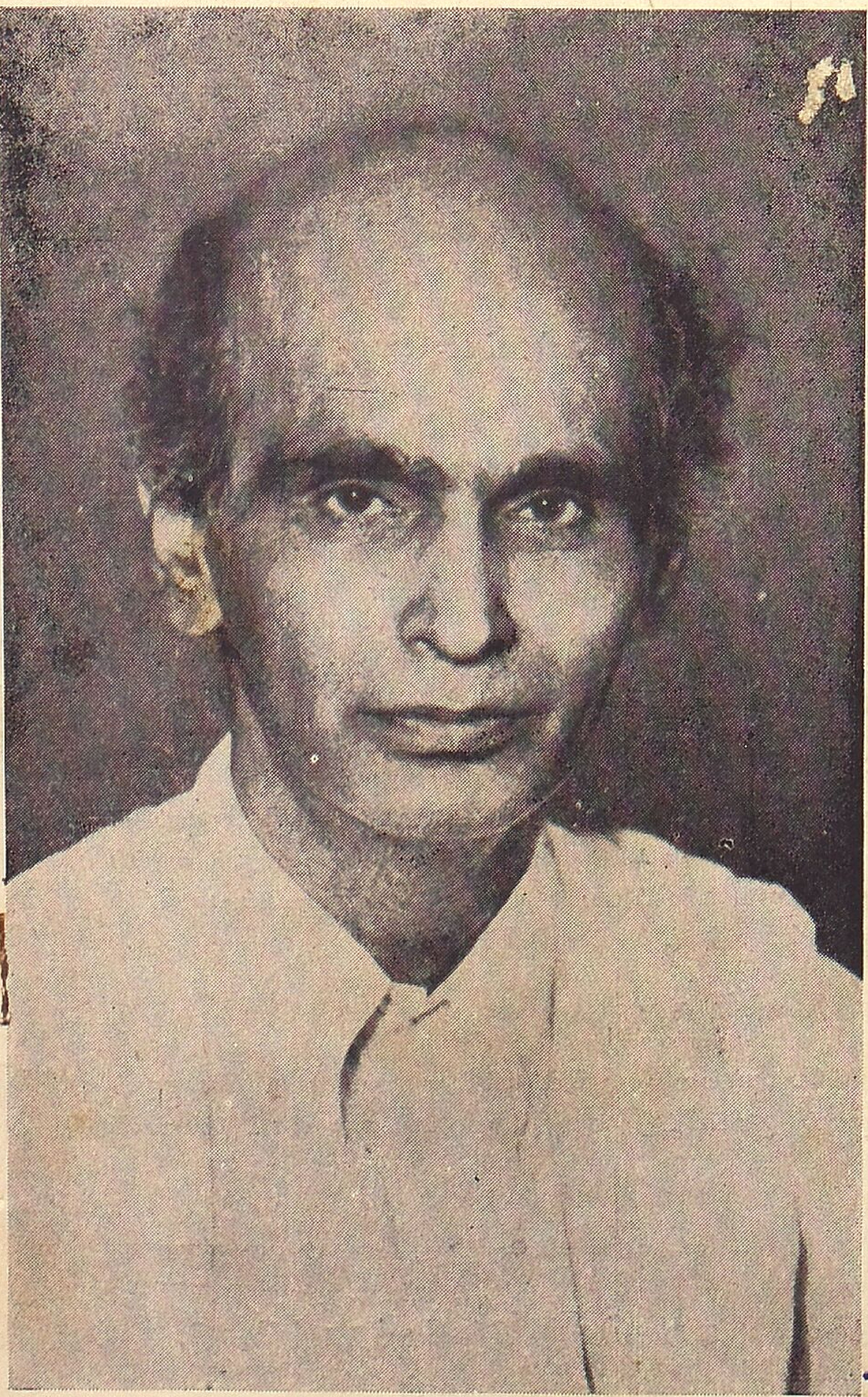
டிரைவர்

DRIVER MOTORIST DIGEST AUGUST 1963



விந்தை மனிதர்!

மோட்டார் ஓட்டியாக வாழ்க்கையைத் துவங்கி தளரா முயற்சியால் முன்னேற்றம்கண்டு இன்று தொழில் மேதையாகத் திகழும் இந்த அதிசய மனிதரைப் பற்றிய சுவையான கட்டுரை இந்த இதழில் இடம் பெற்றுள்ளது.

தொழிலியல் மாத இதழ் விலை 50 காசு

‘டிரைவர்’ இதழ் ஒவ்வொரு ஆங்கில மாதமும் 5-ம் தேதியன்று வெளிவரும்.

பல்வேறு சுவையான விஷயங்களுடன் தமிழில் வெளிவரும் தொழிலியல் மாதப் பத்திரிகையான ‘டிரைவர்’ மாதந்தோறும் உங்கள் வீடு தேடிவர ஆண்டுச் சந்தா ரூபாய் ஆறு அனுப்பி சந்தாதாரராகப் பதிவு செய்து கொள்ளுங்கள்.

மோட்டார்த்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள உங்களிடமிருந்து கடிதங்கள், கட்டுரைகள், செய்திகள், கேள்விகள் மற்றும் வேடிக்கை அனுபவங்கள் முதலியவற்றை பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்கிருேம்.

மோட்டார் தொழிலாளர் சங்கங்களிலும், மோட்டார் உரிமையாளர்கள் சங்கங்களிலும் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகளை அவ்வப்போது பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக் கொள்கிருேம்.

தனி இதழ் 50 காசு. ஆண்டு சந்தா ரூ. 6-00

பஸ், லாரி, மற்றும் ஆட்டமோபைல் சம்பந்தப்பட்ட ஸ்தாபனங்களுக்கு ஓர் அறிவிப்பு.

பஸ், லாரி நிறுவனங்கள் தங்கள் ஸ்தாபனங்களுக்கு டிரைவர், கண்டக்டர், அல்லது வேறு வகையான தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டால் முழு விபரத்துடன் எழுதி அனுப்பினுல் இலவசமாக ‘டிரைவர்’ இதழில் விளம்பரம் செய்யப்படும். நமது வாசகர்களின் நன்மை யைக் கருதி வெளியிடப்படும் இப்பகுதியில் தங்களுக்குத் தேவையான தொழிலாளர்கள் பற்றிய அறிவிப்புகளை அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்கிருேம்.

மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு ஓர் அறிவிப்பு.

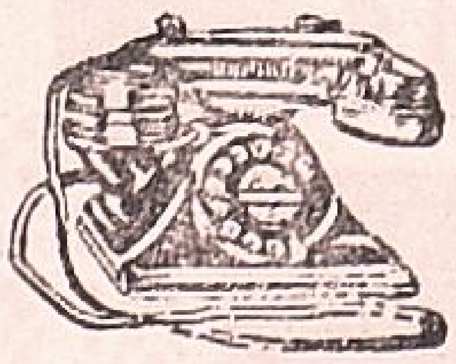
நீங்கள் வேலை தேடிக்கொண்டிருந்தால் உங்கள் வயது, முன் அனுபவம், தகுதி முதலிய வைகளைக் குறித்து நமது பத்திரிகைக்கு எழுதி அனுப்புங்கள். நீங்கள் எழுதி அனுப்பும் விபரங்களை இலவச விளம்பரமாக வெளியிட்டு உங்களுக்கு எளிதில் வேலை கிடைக்கும் வாய்ப் பை ஏற்படுத்த முயல்கிருேம் தொழிலாளர்களுக்குப் பயன் தரும் இந்த இலவசப் பகுதியில் அவசியம் உள்ளவர்கள் கலந்துகொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்கிருேம்.

சந்தாதாரர்களின் கவனத்திற்கு.

இதழ்கள் ஒழுங்காகக் கிடைப்பதில்லை என்பதை அறிவிக்கும்பொழுது, முழு விலாசமும் சந்தா ரசீதின் இலக்கத்தையும் தவருமல் குறிப்பிட்டு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள் கிருேம்.

மேற்கொண்டு விபரங்களுக்கு:—

நிர்வாகி, ‘டிரைவர்,’ தொழிலியல் மாத இதழ். 87, நேத்தாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி, என்ற முகவரிக்கு எழுதவும்,



4013

P. N. R. Engineering Works,

AUTOMOBILE & MECHANICAL ENGINEERS,

BIG BAZAAR STREET, COIMBATORE.

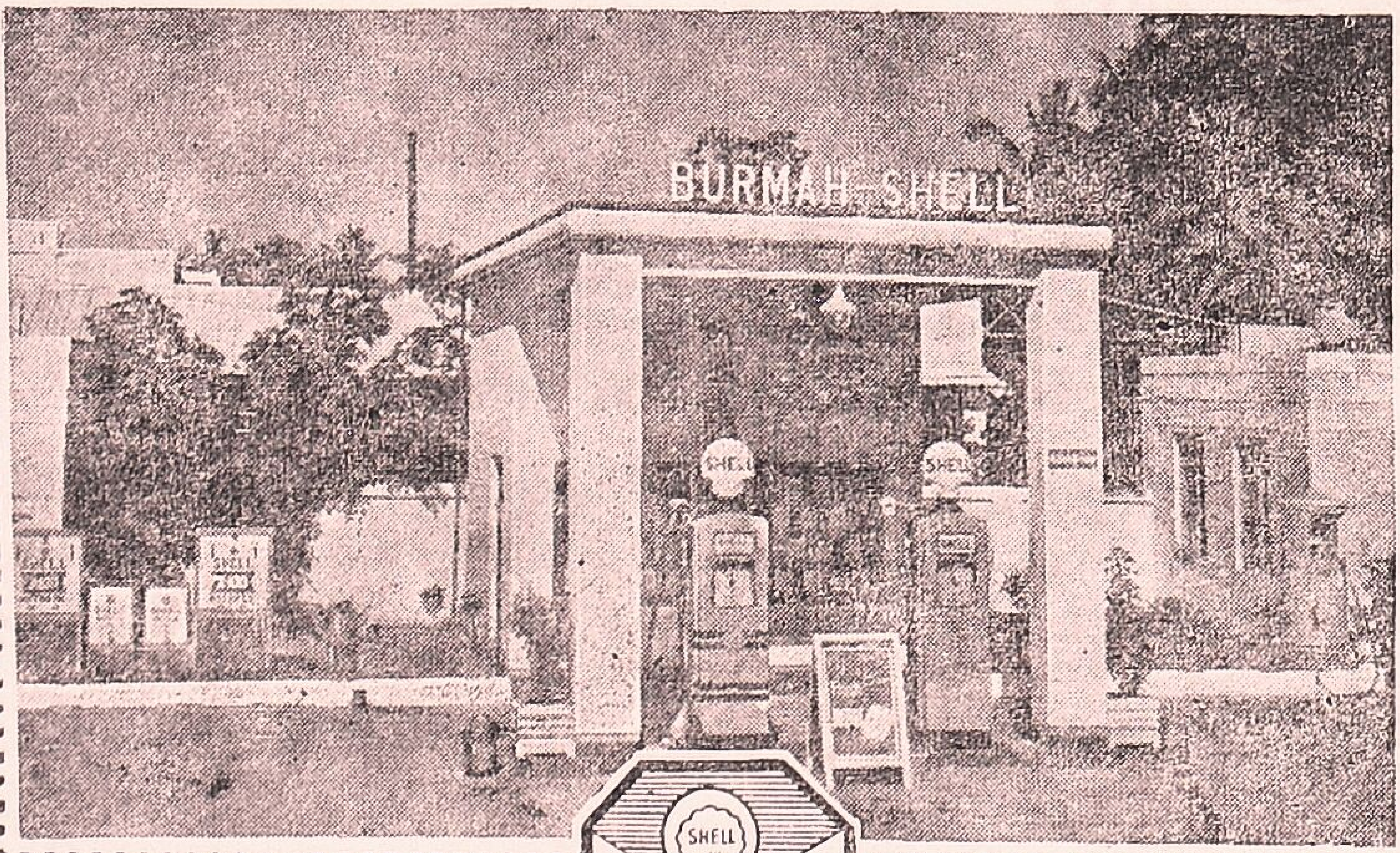
Specialisis in :

- ★ Over hauling Diesel & Petrol Engines,
- ★ Caliberating Fuel Pumps,
- ★ Nozzles Reconditioning,
- ★ Crank Shaft Grinding,
- ★ Cylinder Block Sleeving & Reboring,
- ★ Welding & Turning Etc.,

All kinds of Automobile Parts Reconditioned at Compatative rates to your Atmost Satisfaction.

For that hard to get Motor Parts Approach us

N. MAHALINGAM & CO.,



SHELL
SHELLUBRICATION

Servicing of all kinds of cars & trucks are undertaken at our up-to-date Tata Mercedes Benz Service Centres at Coimbatore Road, Pollachi, at 9/69, Jail Road, Coimbatore and at Ootacamund

A modern canteen with rest house has been provided at the TMB Service Centre at Pollachi and a similar one is Provided at Ootacamund.

N. மகாலிங்கம் & கோ

"ஷெல்-லூப்ரிகேஷன்"

ஜெயில் ரோடு **போன்: 3377** கோயமுத்தூர்

பர்மா ஷெல் டீலர்ஸ்: கோயமுத்தூர், பொள்ளாச்சி, உடுமலைப்பேட்டை

தந்தி: மின்னொளி
திருச்சி

ரிஜிஸ்டர் நெ.
2226

G. பிச்சையப்பா,
A. காளியப்பா & கோ

புக்கிங், கிளியரிங், பார்வேடிங் ஏஜெண்ட்ஸ்.

A. காளியப்பா.

போன் : 709

H. O. 56, ஆணைகட்டி மேட்டுத்தெரு, திருச்சி–8.

போன் : 21536

B.O. சிங்கண்ண நாயக்கன் வீதி, சென்னை-1

G. பிச்சையப்பா.

அருணா ஆட்டமோபைல்ஸ்,

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டீலர்ஸ்,

177, ஜெயில்ரோடு, கோயமுத்தூர்-1.

★

லாரி, பஸ் மற்றும் கார்களுக்குத் தேவையான ஸ்பேர்பார்ட்ஸ், டயர், ட்யூப், பேட்டரி முதலிய தங்களின் தேவைகளுக்கு எங்களை அணுகுங்கள். உங்களுக்குத் திருப்தி ஏற்படும் வண்ணம் நியாயமான விலைக்குக் கிடைக்கும். வருகை தருமாறு அன்புடன் வேண்டுகிறோம்.

SOLE - PROPRIETOR,

P. A. KARTHIKEYAN

சதாசிவா டைப் ஆபீஸ்,

கோவை ரோடு, பொள்ளாச்சி

தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் சிறந்த முறையில் குறைந்த கட்டணத்தில் விண்ணப்பங்கள் டைப் செய்து கொடுக்கப்படும். மற்றும் பர்மிட், லைசென்ஸ் முதலிய R. T O. ஆபீஸ் அலுவல்களும் கவனிக்கப்படும்.

உரிமையாளர் : G. N குப்புசாமி

சென்னை மாகாண லாரி உரிமையாளர்கள் அசோசியேடட் புக்கிங் சர்வீஸ் லிமிடெட்டாருடைய பிராஸ்பெக்டஸ்.

1956-வது வருஷத்திய கம்பெனி சட்டத்தின் 60-வது பிரிவு தேவைப்படி சென்னை மாகாண கம்பெனி ரிஜிஸ்டராரிடம் இந்த பிராஸ்பெக்டஸின் நகலும், இந்த பிராஸ்பெக்டஸில் குறிப்பிட்டுள்ள பத்திரங்களும் தாக்கல் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. 1963-ம் வருஷம் மார்ச்சு மாதம் 29 ம் தேதி காலை 10 மணிமுதல் செலுத்தல் ஜாபிதா ஆரம்பிக்கப்பட்டு முழுத்தொகைக்கும் விண்ணப்பம் கிடைத்தவுடன் முடிவு பெற்றுவிடும்.

சென்னை மாகாண லாரி உரிமையாளர்கள் அசோசியேடட் புக்கிங் சர்வீஸ் லிமிடெட்டாரின் பிராஸ்பெக்டஸ் (அ) விபரத்தாள்.

(1956-வது வருடத்திய கம்பெனியின் சட்டத்தின் கீழ் ஸ்தாபிக்கப்பட்டது.)

பங்கு மூலதனம்.

அங்கீகரிக்கப்பட்டது :

ஒரு பங்கு ரூ. 25/- வீதம் 10,000 சமப்பங்குகள் ரூ. 2,50,000.

தற்பொழுது கொடுப்பது :

ஒரு பங்கு ரூ. 25-வீதம் 9,000 சமப்பங்குகள் ரூ. 2,25,000.

மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பங்குகளில், மெமோரண்டத்தில் கையொப்பமிட்டவர்களும் டைரெக்டர்களும் அவர்களுடைய நண்பர்களுமாக சேர்ந்து அவர்களுக்குள் 4,000 சமப்பங்குகள், எடுத்துக்கொண்டனர். ஒரு பங்கு ரூ. 25/- வீதம் மீதமுள்ள 5,000 சமப்பங்குகளுடைய நாமினல் மதிப்பு ரூ. 1,25,000/- இப்பொழுது பொதுமக்களுக்கு ரூ. 25/- வீதம் ரொக்கத்திற்கு கொடுக்கப் படுகிறது.

ஒவ்வொரு பங்கிற்கும் கொடுக்கப்படவேண்டிய தொகை பின்வருமாறு :

ஒரு பங்கிற்கு ரூ. 10/- வீதம் விண்ணப்பத்தாளுடன் செலுத்தவேண்டும்.

ஒதுக்கும்போது ஒரு பங்கிற்கு ரூ. 10/- வீதம் செலுத்தவேண்டும். மீதியுள்ள ரூ. 5/-ஐ டைரெக்டர்கள் விரும்பித் தீர்மானிக்கும்பொழுது கொடுக்கவேண்டும்.

போர்டு ஆப் டைரெக்டர்கள்.

1. திரு. S. M. கரிவரதசாமி, வியாபாரி, 2/306-A, பங்களாமேடு, மேட்டுப்பாளையம்.

தலைவர் : (1) மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம், மேட்டுப்பாளையம்.

(2) கோயமுத்தூர்—நீலகிரி ஜில்லாக்கள் ஆட்டோமொபைல் ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் கோ-ஆப்ரேடிவ் ஸ்டோர்ஸ் லிமிடெட்.

(3) கோயமுத்தூர் ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்.

டைரெக்டர் : (1) மேட்டுப்பாளையம் இண்டஸ்ட்ரியல் & ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்.

(2) லீலா பவுண்டரீஸ் லிமிடெட்.

-ADVT.

கமிட்டி மெம்பர்கள் :

தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் பெடரேஷன்.

2. திரு. M. பழனிசாமி, வியாபாரி, 2/2, பங்களாமேடு, மேட்டுப்பாளையம்.

மேனேஜிங் டைரெக்டர் : மேட்டுப்பாளையம் இண்டஸ்ட்ரியல் & ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்

பொருளாளர் : மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்.

3. திரு. H. N. லிங்கையா, நிலச்சுவான்தார், 14/323, "சக்திநிலையம்" மேட்டுப்பாளையம்.

தலைவர் : மேட்டுப்பாளையம் கூட்டுறவு அர்பன் பேங்க் லிமிடெட், மேட்டுப்பாளையம்.

உபதலைவர் : கோயமுத்தூர்—நீலகிரி ஜில்லாக்கள் ஆட்டோமொபைல்ஸ் ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் கோ ஆப்ரேடிவ் ஸ்டோர்ஸ் லிமிடெட்.

டைரெக்டர் : மேட்டுப்பாளையம் கோ-ஆப்ரேடிவ் மார்கெட்டிங் சொஸைடி லிமிடெட்.

டைரெக்டர் : லக்ஷ்மி விலாஸ் பேங்க் லிமிடெட், மேட்டுப்பாளையம்.

4. திரு. K. பொன்னுசாமி B. A., வியாபாரி, 6/104, தேர் வீதி, காரமடை.

டைரெக்டர் : (1) விஜயலக்ஷ்மி டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் (பி) லிமிடெட், மேட்டுப்பாளையம்.

,, (2) கோயமுத்தூர்—நீலகிரி ஜில்லாக்கள் ஆட்டோ மொபைல்ஸ் ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் கோ-ஆப்ரேடிவ் ஸ்டோர்ஸ் லிமிடெட்.

கூட்டுக்காரியதரிசி : லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் மேட்டுப்பாளையம்.

5. திரு. A. T. சின்னைய செட்டியார், வியாபாரி, A. T. C. தியேட்டர், ஊட்டி.

மேனேஜிங் டைரெக்டர், A. T. C. ட்ரான்ஸ்போர்ட்ஸ் (பி) லிமிடெட், ஊட்டி.

உபதலைவர், நீலகிரி ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம், ஊட்டி.

6. திரு. V. N கந்தசாமி, லாரிசொந்தக்காரர், 12/18, V. C. V. லே-அவுட், கோயமுத்தூர்-2.

தலைவர், லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம், கோயமுத்தூர்.

7. திரு. H. N. சித்தைய்யா, நிலச்சுவான்தார், 13/230, ரங்கைய நாயுடு வீதி, மேட்டுப்பாளையம்.

மேனேஜிங் டைரெக்டர் :

திரு. S. M. கரிவரதசாமி,

(பாகஸ்தர்) S. M. கரிவரதசாமி & கோ., நெல்லித்துறை ரோடு, மேட்டுப்பாளையம்.

பேங்கர்கள் :

இந்தியன் பேங்க் லிமிடெட், மேட்டுப்பாளையம்.

கனரா பேங்கிங் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட், மேட்டுப்பாளையம்.

சட்ட ஆலோசகர் :

திரு. P. H. அப்துல் சமத், B. A., B. L., வழக்கறிஞர், மெயின் ரோடு, மேட்டுப்பாளையம்.

ஆடிட்டர் (தணிக்கையாளர்) :

திரு. K. ராமசாமி, B. com., A. C. A., சார்டெர்டு அக்கௌண்டெண்டு,

"ரங்கம்மாள் நிலையம்" படேல் ரோடு, கோயமுத்தூர்-9.

பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் :—

11/238, முனிசிபல் ஆபீஸ் ரோடு, மேட்டுப்பாளையம் P. O., (கோயமுத்தூர் ஜில்லா).

மேலே குறிப்பிட்ட பேங்கர்கள், சட்ட ஆலோசகர், ஆடிட்டர், அவரவர்கள் அவர்களுடைய தகுதிக்கு ஏற்றுற்போல் நடப்பதற்கு, அவர்களுடைய பெயரைப் போடுவதற்கும் அவர்களிடமிருந்து சம்மதங்கள் வாங்கியிருக்கிறது. அவைகளை ரெஜிஸ்தராருக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களில் ஒருவராவது தாங்கள் கொடுத்த சம்மதத்தை திருப்பி பெற்றுக்கொள்ளவில்லை.

நோக்கங்கள்: மெமோரண்டம் ஆப் அசோசியேசனில் குறிப்பிட்டுள்ள நோக்கங்களுடன் இந்தக் கம்பெனி 28—2—1963-ஆம் ஆண்டு ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. மெமோரண்டம் & ஆர்டிகிள்ஸ் ஆப் அசோசியேசனின் பிரதி ஒன்றும் இத்துடன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கிளியரிங், பார்வேடிங் ஏஜண்டாக நடத்துவதை முக்கிய நோக்கமாகக்கொண்டு, ஒரு போக்குவரத்து ஸ்தாபனத்தை ஆரம்பிப்பது.

பிராஸ்பெக்டஸ்: டிரக்குகள் மூலம்தான் போக்குவரத்தை வேகமாக நடத்த முடியும் இந்த மாதிரியான போக்குவரத்து, பொருள்கள் பற்றுக்குறையையும், கள்ள மார்க்கெட்டுகளையும் தவிர்க்கிறது.

பார்சல் சர்வீஸ்கள் ஒரு சில ஸ்தாபனங்களாலேயே நடத்தப்படுகின்றன. அவைகளும் அவர்களுடைய லாபத்தையே கவனிக்கிறது. ஆனுல் லாரி உரிமையாளர்களின் நலன்களை கவனிப்பதில்லை.

இந்த ஸ்தாபனத்துக்கு கிடைக்கின்ற கமிஷனைத் தவிர்த்து மீதமுள்ள பூரா போக்குவரத்து தொகையையும் லாரி உரிமையாளர்களுக்கு கொடுப்பதே இந்த ஸ்தாபனத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும். இந்தக் கமிஷன் தொகை அவ்வப்பொழுது டைரெக்டர்களால் தீர்மானிக்கப்படும்.

எல்லா நகரங்களில் உள்ள லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தை, பார்சல் லோடு பிரச்சாரம் செய்வதற்காக, பிரதிநிதிகளாக நியமித்தல். இந்த மாதிரியான நடவடிக்கைகளுக்காக அந்தச் சங்கங்களுக்கு கமிஷன் கொடுக்கப்படும்.

இந்த ஸ்தாபனத்தினுடைய மெம்பர்களுடைய லாரிகளுக்கே பரிபூரணமாக பார்சல் லோடுகள் கொடுக்கப்படும். அல்லது சம்பந்தப்பட்ட லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தினுல் சிபாரிசு செய்யப்பட்ட லாரிகளுக்கே கொடுக்கப்படும்.

மூலதன மதிப்பீடும், குறைந்த பட்சம் செலுத்தலும்: வேண்டிய மூலதன மதிப்பீடு பின்வருமாறு இருக்கிறது.

கட்டிடம்	...	ரூ.	
வண்டிகள்	...	ரூ.	1,00,000
ஆரம்ப சிலவுகள்	...	ரூ.	15,000
ஈடுபாடு மூலதனம்	...	ரூ.	1,10,000

குறைந்த பட்சமாக செலுத்தப்பட வேண்டியதாகிய ரூ. 75,000/– (ஒரு பங்கிற்கு ரூ. 25/– வீதம் 3,000 சமப்பங்குகள்) த்திற்கு முதலில் டைரெக்டர்கள் ஒதுக்குவதற்கு ஆரம்பிப்பார்கள்.

லாபமதிப்பீடு: ஸ்தாபனத்தை நடத்தும் சிலவு கணிசமான அளவில் குறைவாக இருக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சென்னை மாகாணத்தில் ஏறக்குறைய 12,000 லாரிகள் இருக்கின்றன. மனிதவாழ்க்கைக்கு போக்குவரத்து இன்றியமையாதது ஆகிவிட்டது. மேலேகுறிப்பிட்ட விஷயங்கள், ஸ்தாபனம் ஆரம்பித்த முதல் வருஷத்திலேயே லாபகரமாக நடக்கும் என்று எடுத்துக் காட்டுகிறது.

டைரக்டர்களுடைய தகுதியும், பிரதிபிரயோஜனமும்: கம்பெனியின் டைரெக்டர்களுடைய எண்ணிக்கை மூன்றுக்கு குறையாமலும், 21-க்கு மேற்படாமலும் இருத்தல் வேண்டும். டைரெக்டர் ஆகும் தகுதி பெற, அவர்களுடைய பெயரிலேயே, குறைந்த பட்சம் 500 ரூபாய்க்கு பங்குகள் இருத்தல் வேண்டும். அவ்வப்பொழுது போர்டு ஆப் டைரெக்டர்களால் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றபடி ஒவ்வொரு டைரெக்டரும் 25/-ரூ. அதிகமாகாமல் உட்காரும் தொகைபெற உரிமையுள்ளவர்களாவார்கள். மேலும் போர்டின் ஒவ்வொரு கூட்டத்திற்கும் ஆஜரான ஒவ்வொரு டைரெக்டரும் போக்குவரத்து செலவும் இதைச்சார்ந்த மற்ற இதர செலவுகளும் கம்பெனியிலிருந்துபெற உரிமையள்ளவர்களாவார்கள்.

நிர்வாகம்: மத்திய அரசாங்கத்தின் அங்கீகாரத்துக்குட்பட்டு, கம்பெனியின் ஆரம்பத்திலிருந்து முதல் ஐந்து வருடங்களுக்கு திரு. S. M. கரிவரதசாமி அவர்களை கம்பெனியின் மேனேஜிங் டைரெக்டராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிகர லாபத்தில் 5% வீதம் பிரதி பிரயோஜனமாக மேனேஜிங் டைரெக்டருக்குக் கொடுப்பதாக நிச்சயிக்கப்பட்டது. லாபம் குறைவாகவோ அல்லது லாபம் இல்லாமலேயே போய்விட்ட காலத்தில் மேனேஜிங் டைரெக்டருக்கு ஒரு வருடத்திற்கு குறைந்தபட்ச பிரதிபிரயோஜனமாக ரூ. 2,500 பெற தகுதியுள்ளவர். 1956-ஆம் வருஷத்திய கம்பெனியின் சட்டத்தில் சொல்லியபடியே "நிகர லாபம்" என்னும் சொல் பொருள்படும்.

டைரக்டர்களின் சிரத்தை: ஆரம்பச்சிலவுகளுக்காக கொடுக்கப்பட்ட பணத்தை திருப்பி வாங்கும் அளவுக்கு திரு, S. M. கரிவரதசாமி, சிரத்தையுள்ளவர். அவர் மேனேஜிங் டைரெக்டராக இருப்பதால் மேனேஜிங் டைரெக்டருக்கு கொடுக்கப்படவேண்டிய பிரதிபிரயோஜனத்தைப் பெற்றுகொள்ளும் அளவுக்கும் சிரத்தையுள்ளவர். மெமோரண்டத்தில் முதலாவதாக கையொப்பமிட்டவரும், முதல் டைரெக்டருமான திரு S. M. கரிவரதசாமி 335 பங்குகளை எடுத்துக்கொண்டார். எல்லா டைரெக்டர்களும் கம்பெனியின் பங்குகளை வைத்துக்கொள்ளும் அளவிற்கும், உட்காரும் தொகை வாங்கும் அளவிற்கும் சிரத்தையுள்ளவர்கள்.

கடன்வாங்கும் அதிகாரம்: கம்பெனியின் டைரெக்டர்கள், கம்பெனியின் மகாசபைக் கூட்டத்தின் சம்மதியில்லாமல், முன்கூட்டியே வாங்கிய கடனுடன் சேர்ந்தால் இனிமேல் வாங்கும் கடன் (அன்றாட சிலவிற்கு கம்பெனியின் பேங்கர்களிடமிருந்து வாங்கும் தற்காலிக கடன் போக) மொத்தம் செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்தையும், வில்லங்கமில்லாத ரிசர்வ் நிதியையும் விட, அதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட காரியத்திற்கென்று ஒதுக்கப்படாத நிதியையும் விட, அதிகமாக கடன் வாங்கக் கூடாது.

வாக்குரிமை: சமப்பங்குகள் வைத்துள்ள ஒவ்வொரு மெம்பரும் அந்த பங்குகளின் சார்பாக கம்பெனியிடம் சமர்ப்பிக்கும் ஒவ்வொரு தீர்மானத்திற்கும், வாக்கு அளிக்க உரிமை உள்ளவர். அவருடைய வாக்குரிமை, ஓட்டுச் சீட்டுப் போட்டு வாக்கு எடுக்கும்போது, அவருடைய மொத்தம் செலுத்தப்பட்ட சமப்பங்கு மூலதனத்தின் விகிதாச்சாரத்தைப் பொருத்தது.

பங்கு மாற்றம்: 1956-ம் வருஷத்திய கம்பெனி சட்டத்தின் 111-வது செக்ஷன்படி அப்பீல் செய்யும் உரிமைக்கு உட்பட்டு, பூராத்தொகையும் செலுத்திய பங்கு போக மற்ற பங்குகளை அவர்கள் சம்மதப்படாதவர்களுக்கு மாற்றினாலோ அல்லது மாற்றும் பங்குகளின்மேல் கம்பெனிக்கு பாத்தியதை இருந்தாலோ டைரெக்டர்கள் அந்த பங்குமாற்றத்தை நிராகரிக்கலாம்.

தரகு: நிர்ணயிக்கப்பட்ட தரகர்களுக்கு அவர்களால் கொடுக்கப்பட்ட அல்லது அவர்களது முத்திரை பதித்து ஒதுக்கப்பட்ட விண்ணப்பங்களை ஆஜர் செய்யப்பட்ட பங்குகளின்மேல் இரண்டு சதவீதத்திற்கு அதிகமாகாமல் தரகு கொடுக்கப்படும்.

ஆடிட்டர் ரிப்போர்ட்: 1956-ம் வருஷத்திய கம்பெனி சட்டத்தின் 11-வது ஷெட்யூலின் 2-ம் பாகம் 24-வது பிரிவின் பிரகாரம் ஆடிட்டரின் ரிப்போர்ட்.

28—2—1963 ஆம் ஆண்டு பதிவு செய்யப்பட்ட சென்னைமாகாண லாரி உரிமையாளர்கள் அசோசியேடட் புக்கிங் சர்வீஸ் லிமிடெட் பதிவான தேதியிலிருந்து இன்னும் கணக்குகள் தயாரிக்கப்படவில்லை என்று நான் உறுதியாகக் கூறுகிறேன்.

கோயமுத்தூர்,
29—3—63.

(ஒப்பம்) **K. இராமசாமி,**

பத்திரங்கள்: கம்பெனி வேலை செய்யும் நாட்களில் கீழே குறிப்பிட்டுள்ள பத்திரங்கள் கம்பெனியின் பதிவான அலுவலகத்தில், கம்பெனியின் வேலை நேரத்தில் பார்வைக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

(1) மெமோரண்டமும், ஆர்டிகில்ஸ் ஆப் அசோசியேஷனும்.
(2) பேங்கர்கள், சட்ட ஆலோசகர், ஆடிட்டர்களுடைய சம்மதக்கடிதங்கள்.
(3) 29—3—63 ஆம் தேதியின் ஆடிட்டர் ரிப்போர்ட்.
(4) பதிவு செய்யப்பட்டதற்கு அத்தாட்சி.

பிரத்யேக சலுகைகள்: கம்பெனியின் பங்குகளுக்காக செலுத்தப்படும் நபர்களிடம், எந்தவிதமான பிரத்தியேக சலுகைகளுக்காக யாரிடமும் கம்பெனி எந்தவிதமான ஒப்பந்தமும் செய்வதாகவோ, செய்யப்போவதாகவோ இல்லை.

பொதுவானவை: கம்பெனி பிரபரன்ஸ் அல்லது ரிடீமபிள் பிரபரன்ஸ் பங்குகள் ஏதும் கொடுக்கவில்லை. அப்படி கொடுப்பதாக தற்காலிகமாக யோசனையுமில்லை. கம்பெனியின் மேனேஜிங் டைரெக்டரின் அல்லது டைரெக்டர்களின் பிரதிபிரயோஜனம் அல்லாமல் கம்பெனியை ஆரம்பிக்கும் எந்த நபருக்கும் அல்லது கம்பெனியின் யாதொரு உத்தியோகஸ்தருக்கும் யாதொரு தொகையோ அல்லது நன்மையோ கொடுக்கப்படவுமில்லை; கொடுக்கப்படுவதாக உத்தேசமில்லை.

பங்குகளுக்காக செய்யப்படும் விண்ணப்பங்கள், இந்த பிராஸ்பெக்டசுடன் இணைக்கப்பட்ட பாரத்தைப் பூர்த்திசெய்து கம்பெனியின் பதிவு அலுவலகத்திற்கு விண்ணப்பத்துடன் விண்ணப்பப் பணமும் அனுப்பப்படவேண்டும். வெளியூரிலிருந்து அனுப்புபவர்கள் விண்ணப்பப் பணத்துடன் பேங்கு கமிஷனைச் சேர்த்து அனுப்பவேண்டும்.

ஒரு பங்கு விண்ணப்பம் குறைந்தது நான்கு பங்குகளுக்காவது இருக்கவேண்டும். கூட்டு வியாபார ஸ்தாபனங்களின் பெயரிலும், மைனர்களின் பெயரிலும், டிரஸ்டுகளின் பெயரிலும் பங்குகள் ஒதுக்கப்படமாட்டாது.

எந்தவிதமான காரணமும் காட்டாமல் எந்த விண்ணப்பத்தையும் முழுவதாகவோ அல்லது சிலவற்றையோ சம்மதிக்கவோ அல்லது மறுக்கவோ டைரெக்டர்களுக்கு உரிமை உண்டு. எந்த ஒரு விண்ணப்பமும் நிராகரிக்கப்பட்டுவிட்டாலோ அல்லது பூராவும் சம்மதிக்கப்படாவிட்டாலோ விண்ணப்பத்தாளுடன் அனுப்பிய பூராத் தொகையையும் அல்லது சேரவேண்டிய பாக்கித் தொகையை, வினியோக ஜாபிதா முடிவு பெற்ற 2 மாத காலத்திற்குள் திருப்பித் தரப்படும்.

பங்கு ஒதுக்கப்பட்ட மூன்று மாத காலத்திற்குள் பங்குப்பத்திரம் முடிக்கப்பெற்று வினியோகத்திற்கு தயாராகிவிடும்.

விண்ணப்பத்தின், பிராஸ்பெக்டசின் நகல்கள் கம்பெனியின் பதிவுசெய்யப்பட்ட அலுவலகத்திலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

(Sd.) A. T. சின்னைய செட்டியார்.
,, V. N. கந்தசாமி.
,, H. N. சித்தய்யா.

(Sd,) S. M. கரிவரதசாமி.
,, M. பழனிசாமி.
,, H. N. லிங்கைய்யா.
,, K. பொன்னுசாமி.

தேதி 15, ஏப்ரல், 1963.

-ADVT.

போன்: 149 & 71.

சௌத் இந்தியன் லாரி புக்கிங் ஏஜன்சி,

(M/s. B. மாணிக்கம் & Co. & நேதாஜி லாரி புக்கிங் ஆபீஸ்—இணைக்கப்பட்டது.)

கூட்ஸ் பார்வேடிங் & லாரி புக்கிங் ஏஜண்ட்ஸ்,

டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ்: தமிழ்நாடு, கேரளா & ஆந்திரா ஸ்டேட்ஸ் மற்றும் எல்லா இடங்களுக்கும்.

உரிமையாளர்கள்:

K. சின்னப்பன்,
P. K. ராமசாமி,
B. மாணிக்கம் பிள்ளை,
K. ராமசாமி,
K. கோபாலகிருஷ்ணன்

92, ராஜா மில் ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

டிரைவர்

தொழிலியல் மாத இதழ்

ஆசிரியர்: முல்லை தங்கராசன். ஆர்ட்: கஸ்தூரிராஜா.

ஆண்டு 1 ஆகஸ்டு - 1963 பயணம் 10

சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர் சங்கம்,
ரிஜிஸ்டர்டு நெ. 53/56, போன்: 34759,
(104, வரதா முத்தியப்பன் தெரு, ஜி. டி. சென்னை,)
தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம்,
(50, தாதா முத்தயப்பன் தெரு, சென்னை, போன்: 23590)
ஆகியவைகளின் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ள வெளியீடு.

ஆசிரியர் பகுதி

லஞ்ச ஒழிப்பு

சாலைப்போக்குவரத்து

விந்தை மனிதர் ஜி. டி. நாயுடு

'மெமரி' செக்போஸ்ட்

மதராஸ் ரப்பர் தொழிற்சாலையின் ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு அடிக்கல் நாட்டு விழா !

வேலியே பயிரை மேய்கிறது

லாரி டிரைவர்களுக்கு

சட்டப்பிரச்னைகள்

சம்மேளனச் செய்தி

செய்தித் தொகுப்பு

நின்று கவனித்துச் செல்லுங்கள்

DRIVER

(TAMIL MONTHLY AUTOMOBILE MAGAZINE)
87, NETHAJI ROAD,
POLLACHI.

The Official organ of :—

The Tamilnad Lorry Owners' Federation & The Madras State Lorry Owners' Association.

★

"டிரைவர்" இதழில் வெளியிடப் படும் கதை, கட்டுரைகளில் காணப் படும் கருத்துகட்கு அவற்றை எழுதிய ஆசிரியர்களே பொறுப்புடையவர்கள்.

(ஆசிரியர் பகுதி தொடர்ச்சி)

ரூபாய் கடன் போதாதென்று மேலும் நிதி வசதி கோரி இருக்கிறார். இன்னும் இருபது ஆண்டுகளில் அதாவது 1981-க்குள் அரசினர் திட்டப்படி இவைகளுக்காக 340 கோடி ரூபாய்கள் தேவைப்படுகிறது. இந்திய நாடு பெற்றிருக்கும் நற்பெயரில் இவ்வசதி, பிற இடங்களிலிருந்தும் நம் மக்களிடமிருந்தும் நிச்சயம் கிடைத்தே தீரும்.

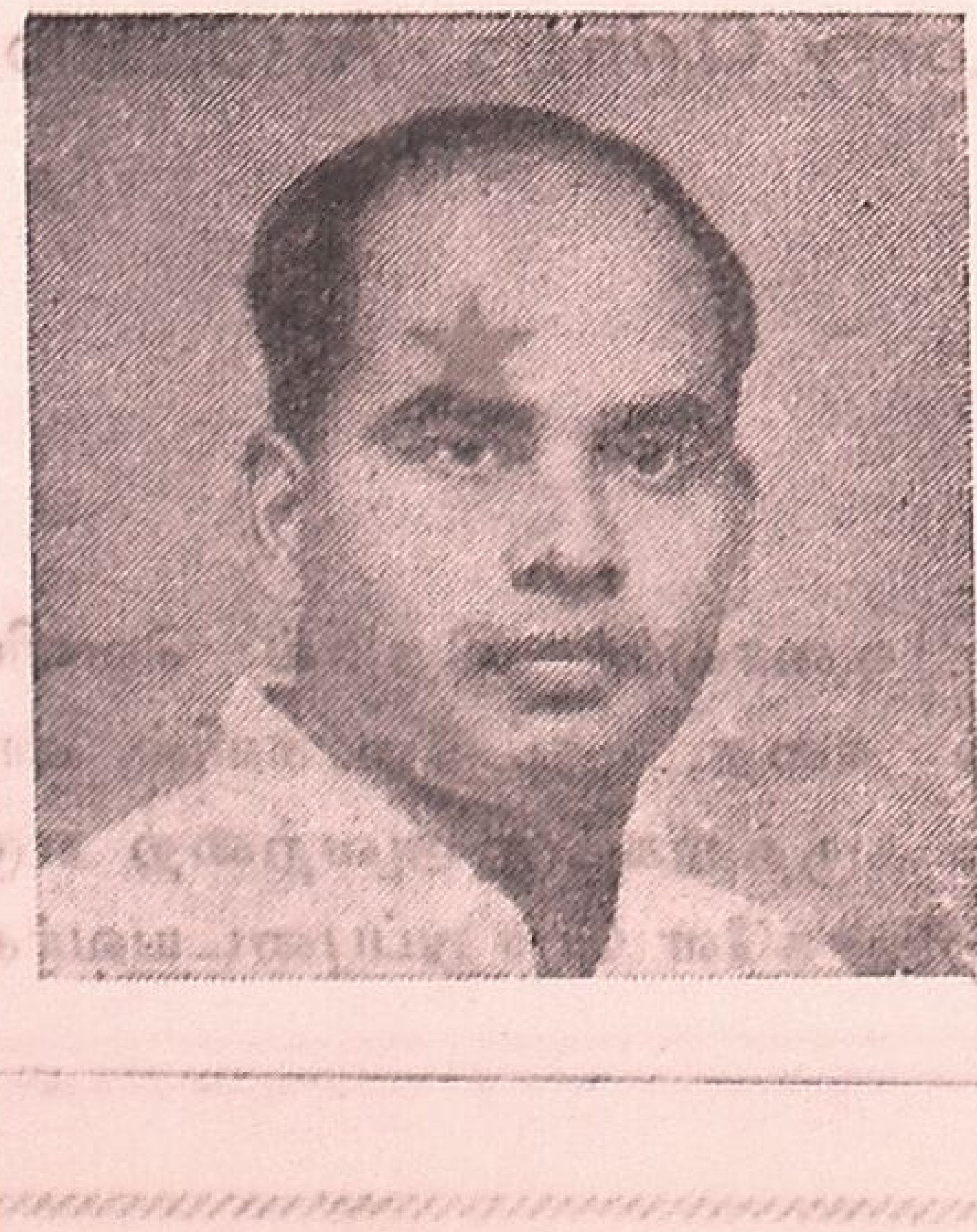
ஜா கமிட்டி அறிக்கைப்படி 1961-ம் வருஷம் இந்திய ரோடுகளில் 5,50,000 வாகனங்கள் இயங்கிவந்தன. 1965—66 ம் ஆண்டுகளில் 7,77,000 வாகனங்கள் செல்லும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

அன்னிய ஆக்கிரமிப்பு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் இந்த வேளையில் எல்லையிலுள்ள சாலைகளைச் செப்பனிடவேண்டியது மிக அவசியம்தான். ஆனால், அதே நேரத்தில் படிப்படியாக நமது லட்சியத்தை எய்த வேண்டி சாலைகள் அபிவிருத்தியில் கண்ணும் கருத்துமாகப் பணிபுரியவேண்டியது அவசியமாகும்.

லாரி டிரைவர்கள் பயிற்சிகளுக்குப் பள்ளி.

சென்னை கார்ப்பரேஷன் கமிட்டி முடிவு.

லாரி டிரைவர்களுக்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக பள்ளி ஒன்றை சென்னை கார்ப்பரேஷன் விரைவில் துவங்கும் என்று மத்யகமிட்டி முடிவிலிருந்து தெரிகிறது. கார்ப்பரேஷன் லாரிகளுக்கு டிரைவர்கள் பற்றாக்குறை நிலவுவதாகவும், தெருக்களை சுத்தப்படுத்துவதை இயந்திரமயமாக்க மேலும் லாரிகளுக்கு ஆர்டர் செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் கமிட்டி தலைவர் ஸ்ரீ வி. முனுசாமி கூறினார். பயிற்சிக்குப் பொறுக்கப்படும் நபர் குறைந்த பட்சம் 5 ஆண்டு காலம் பணிபுரிவதாக எழுதித்தரவேண்டும். கார்ப்பரேஷன் தொழிலாளர்களின் பிராவிடெண்ட் நிதி சந்தாவை, அடிப்படை சம்பளத்தில் ஆறே கால் சதவிகிதத்திற்கு உயர்த்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது என்றார்.



திரு. N. மகாலிங்கம் அவர்கள் எழுதும், "வெளிநாட்டில் எனது அனுபவங்கள்" கட்டுரைத்தொடர் வழக்கம்போல் அடுத்த இதழில் இடம் பெறும்.

வளைந்திருக்கும் கைப்பிடியில் தனது வாழ்வை
வளைத்திருப்போன் கைப்பிடிக்கு வலிமை சேர்ப்போம்!

ஆசிரியர் பகுதி

சாலைகள் வசதி!

சுவரை வைத்துக்கொண்டுதான் சித்திரம் வரையவேண்டும் என்பது பெரியோர்கள் கண்ட அனுபவ உண்மை. நாட்டிலே சாலைகள் நல்ல வசதியுடன் இருந்தால்தான், தொழில்துறையும், விவசாயத்துறையும் பெருகி வளர்ந்து செழிப்பான நலன் கொழிக்கும். ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறை மேற்கண்ட காரியங்களின் 'ஜீவநாடி' என்பதைத் தனியாகச் சுட்டிக்காட்டத் தேவையில்லை.

வண்டி வாகனங்கள் செல்லுகின்ற குறுகிய பாதைகளும், நெடுஞ்சாலையும் இன்று எந்த நிலையில் இருக்கின்றன? பெரிய பெரிய நகரங்களிலேயும், இணைந்து செல்லும் வழிகளிலும் இன்னும் எத்தனையோ அபிவிருத்திகள் செய்ய வேண்டி இருக்கின்றன.

லாரிகளும், மோட்டார்களும் செல்ல முடியாத லட்சக்கணக்கான கிராமங்கள் மண்டிக் கிடக்கின்றன. பொருட்களை துரிதமாகக் கொண்டு செல்ல இன்னும் நாம் 'கட்டைவண்டி'க் காலத்தையே இந்த அணுயுகத்தில், நம்பிக்கொண்டிருக்க முடியாது! மேற்கண்ட விஷயங்களை மனத்தில் இருத்தி மத்திய போக்குவரத்து அமைச்சர் திரு. ஜகஜீவன் ராம் அவர்கள் உலக பாங்கிடம் ஏற்கனவே வாங்கிய முப்பது கோடி

(தொடர்ச்சி எதிர்ப்பக்கம்)

ஹுசேன் & கோ.,

லாரிசர்வீஸ், தென்கரை,

பெரியகுளம்.

கொடைக்கானல் To மதுரை ரெகுலர் சர்வீஸ்.

தங்களுடைய சரக்குகளை பத்திரமாகவும், துரிதமாகவும்
கொண்டு சேர்க்கப்படும்.

மதுரை புக்கிங் ஆபீஸ் :
No. 7 துலுக்கர் பூக்கார சந்து.

கொடைக்கானல் ஆபீஸ் :
நாயுடுபுரம்.

ராஜீஸ் ஆட்டோமோபைல் ஒர்க்ஷாப்

53.A., கூட்ஸ்செட்தெரு, பொள்ளாச்சி.

லாரி, கார், பஸ் மற்றும் எல்லாவகையான
ஆயில் என்ஜின்களையும் சிறந்தமுறையில்
பழுது பார்க்கப்படும்

உரிமையாளர்: **R. நடராஜ்**

போன் நெ. 142

தென்னகத்திலுள்ள எல்லா ஊர்களுக்கும்
இரவு பகல் எந்த வேளையிலும் குறைந்த
வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும்

ராஜீஸ் லாரி டிரான்ஸ் போர்ட்

மார்க்கெட்ரோடு, பொள்ளாச்சி.

லாரி உரிமையாளர் சங்கம் லஞ்சத்தை ஒழிக்கக் கச்சை கட்டுகிறது!

சென்னை போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் அவர்களுக்கு,

ஐயா,

இந்த ராஜ்ஜியத்தில் உள்ள பிராந்திய போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், கஜானு, மற்ற எல்லா ஆபீஸ்களிலும் 'ஊழல்' இல்லாத ஒரு காரியாலயம் கூட கிடையவே கிடையாது என்பதை அதிகாரிகளின் கவனத்துக்கு கொண்டுவர விரும்புகிறோம்.

பிராந்திய போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், கஜானுக்கள், போலீஸ் போக்குவரத்து இலாக்காக்கள், 'ஸ்பெஷல் பிளையிங்ஸ் குவாட்ஸ்'கள், 'செக்போஸ்ட்டு'கள், முதலான இடங்கள் ஊழல்களின் இருப்பிடமாக மாறி அங்கெல்லாம் 'கரன்ஸி நோட்டுகளின் சுரங்கங்களாகிவிட்டன' கணக்கில் சேராத 'கள்ளச் சந்தை'க் கணக்கில் இந்த கரன்ஸிகள் பதுங்கிக் கொள்கின்றன. அரசாங்கம் 62-ம் வருஷம் ஜுலை மாதத்தில் மோட்டார், வாகன வரிகளையும், சர்சார்ஜுகளையும், மோட்டார், 'பீஸ்'களையும், அதிகரித்து திணித்த போது, அப்படி வரி வசூலிப்பின் மூலம் கிடைக்கக் கூடிய அதிகப்படியான தொகையிலிருந்து, சாலைகள் அபிவிருத்தி, நிர்வாகத்தில் முன்னேற்றம், திறமை முதலியன அதிகரிக்கும் என்று எதிர்பார்த்துச் செய்தது. ஆனல், போக்குவரத்துத் துறையில் புதிதாக சிலரை நியமித்ததை தவிர வேறு ஒரு அபிவிருத்தியும் ஏற்பட்டதாக நமக்குத் தெரியவில்லை. வரி செலுத்த முடியாத சிலரைப் பிடித்து வழக்குப் போட்டதைத் தவிர பலன் என்னமோ பூஜ்ஜியம்தான்! எந்தவிதமான உருப்படியான காரியமும் நடக்காமல், பர்மிட், லைசன்ஸ்சுகள், ரிஜிஸ்திரேஷன் சர்டிபிகேட் மாற்றங்கள் முதலியவைகளைப் 'பைசல்' பண்ணுவதில், துரிதமாக அவைகளை அனுப்பிவைப்பதில் மிக மிக தாமதங்களே ஏற்பட்டன. இந்த 'தீராத நோயை' தீர்க்க ஒரு அதிகாரியாவது சிரத்தை எடுத்துக் கொண்டதாகத் தெரியவில்லை.

ஊழலைத் தீர்த்துக் கட்டுவதில், நிர்வாகத்திலுள்ளவர்களின் வரவு—செலவு, ஆஸ்திபாஸ்தி, இருப்பு, வாழும் முறை–இவற்றை 'உட்புகுந்து' நோக்கும் அதிகாரம், பொது விதி இருந்தும் கூட யாரும் அம்மாதிரி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளக் காணும். அதிபர்கள் எவரும் லஞ்ச ஊழல் பற்றிப் 'புகார்' பண்ணினுல் அவர்களை மேற்கண்ட காரியாலயங்களில் வேலை பார்க்கிறவர்கள் பரம எதிரிகளாகப் பாவிக்கத் தொடங்கி விடுகிறுர்கள். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்கள் மூன்று பேர்களை 'சஸ்பெண்ட்' செய்ததைச் சுட்டிக் காட்டலாம் (அந்த மூவரும் போக்குவரத்து லைசன்ஸ் போலீஸ் டிப்டி காரியாலயத்தில் உத்தியோகத்தில் இருந்தவர்கள்) இப்போது வேலை பார்க்கிற மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வண்டிகள் 'இன்ஸ்பெக்ஷ'னுக்காக தங்களிடம் வரும்போது ஒரு வார்த்தைகூட அதிபர்கள் பேசுவதற்கு அனுமதிப்பதில்லை. முடிந்த மட்டும் அவர்கள் அதிகாரத்தை துஷ்பிரயோகம் செய்கிறுர்கள். ஆனல் இப்போது சென்னை போலீஸ் டிப்டி கமிஷனர் (T. & L.) எடுத்துக்கொண்ட தளராத முயற்சியினல், சலியாத உழைப்பினல் நூற்றுக்கு எண்பது சதவிகிதம் லஞ்சமும் ஊழலும் தலைகாட்டாமல் ஒழித்துக்கட்டிவிட்டார். இன்னும் இருபது சதம் ஊழல் இருக்கிறது. இதுவும் பொதுமக்கள் ஒத்துழைப்பால், இருந்த இடம் தெரியாமல் மறைந்துவிடும் என்று நம்பலாம்.

இந்த லஞ்ச ஊழல் 'சனியன்' ஒரு தினுசாக மறைந்து விட்டதென்றால் வரிப் பழு, மற்ற கஷ்டங்களையும் கூட ஒருவழியாக தாங்கிக் கொள்ள மாற்றுமருந்தென எண்ணி நிம்மதி பெறலாம்.

தங்கள் உண்மையுள்ள.

ஏ. ஜி. கோபாலகிருஷ்ணன்,
செயலாளர்,
சென்னை ராஜ்ஜிய லாரி உரிமையாளர் சங்கம்.

போக்குவரத்துத்துறையில் ராஜ்ஜியங்களிடையே மோதல்!

சட்டம் அசட்டை செய்யப்படுவதால் சங்கடத்துக்கு ஆளாவோர் பொதுமக்களே!

போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிக்கு, சென்னை ராஜ்ஜிய உரிமையாளர்கள் சங்கம் பின்வருமாறு 19—7—63-ல் விண்ணப்பித் துக் கொண்டுள்ளது :—

தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம் மேளனம் ஏற்கனவே இரண்டு கடிதங்கள் (25—4—63-லும், 17—7—63-லும்) தங் களுக்கு, சென்னை—ஆந்திரா ராஜ்ஜியங் களுக்கிடையே செல்லும் பொது வாகனங் களின் பர்மிட்டுகள் புதுப்பிப்பது சம்பந்த மாக எழுதியுள்ளது. நிலைமை முன்பு 'மோச மாக' இருந்தது. இப்போது 'படுமோச மான' நிலைமை அடைந்துவிட்டதென் பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம்.

ஆந்திரப் பிரதேச ராஜ்ஜிய போக்கு வரத்து அதிகாரி, சென்னை ராஜ்ஜிய வாகனங் களுக்கு பர்மிட் கெடு நீடித்துப் புதுப்பிப்பதற் காக முழு வரித்தொகையும் (ரூபாய் 602 அல் லது 635) கட்டினாலொழிய ஏற்றுக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். (ஜூலையிலிருந்து ரூபாய் 9,000 வரை நமது அதிபர்களிடமிருந்து வசூ லித்துவிட்டார்கள்.)

சென்ற ஏப்ரலில் அம்மாதிரி புதுப்பிப் பதற்கு ஆந்திர அதிகாரி 'சர்சார்ஜ்' மட்டுமே வசூலித்தார். 1—4—62-லிருந்து 31—12—62 வரை வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 405 மட்டுமே கட்டினால் போதும்.

இங்கே பதிலுக்கு சென்னை ராஜ்ஜியத் தில் ஆந்திரப் பிரதேச வாகனங்களுக்கு பர்மிட் புதுப்பித்தலுக்காக 'சர்சார்ஜ்' வசூ லித்தார்கள். சில வானங்களுக்கு 1—4—62 லிருந்து, சிலவற்றிற்கு 1—7—62லிருந்து 31—7—63 வரை மாதத்திற்கு ரூ. 22—50 வீதமும், ரூ. 37-50 வீதம் 1—7—'63லிருந்தும் வசூலிக்கிறார்கள். சென்னை உயர் நீதிமன்றத் தீர்ப்பில், 'சர்சார்ஜ்' வசூலிப்பது சட்டவிரோ தமானது என்று குறிப்பிட்டிருந்ததும் இக் காரியம் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண் டே இருக்கிறது!

மேற்கண்ட விவரங்களிலிருந்து இரு ராஜ்ஜிய சர்க்கார்களும் போட்டி போட்டுக் கொண்டு சட்டத்தைப் புறக்கணிப்பதால் பொதுமக்களே கஷ்டத்திற்குள்ளாகிறார்கள்.

ஆகவே இரு அரசாங்கங்களும் உடனடி யாக 'ஒரு முனைவரி' விதிப்பை அமுலாக்க வேண்டும் என்பதை வலியுறுத்திக் கூறு கிறோம். விரைவில் ஒரு நல்ல முடிவை எதிர் பார்க்கிறோம். சென்னை அரசு பிறப்பித்த உத்திரவுகளை அதிகாரிகள் அசட்டை செய் துகொண்டிருந்தால் அவதிகள் மேலும் மேலும் பெருகும் என்பதில் என்ன சந்தேகம்? ஒரு வருஷமாகப் பட்ட பாடு போதும்! இனி யாவது நல்ல வழி பிறக்காதா?

கண்ணை மூடிக்கொண்டு கையெழுத்திடும் தலைமை குமஸ்தா!

போலீஸ் டிப்டி கமிஷனர் வரிவசூலிப்பு ஆபீசிலா இப்படி ஆசாமி?

சென்னைநகர போலீஸ் கமிஷனர் ஸ்ரீ எப். வி. அருள் அவர்களுக்கு, சென்னை

ராஜ்ஜிய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கக் காரியதரிசி ஜூலை 11-ம் தேதி கீழ்க்கண்ட கடிதத்தை அனுப்பி இருக்கிறார்.

சென்னை, வேப்பேரியிலுள்ள போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் அலுவலகத்தில் (வரிகள் வசூலிப்பு பகுதி) தலைமைக் குமஸ்தாவாகப் பணிபுரியும் ஸ்ரீ கோபாலகிருஷ்ணன் என்பவர் தமக்கு கீழுள்ள குமாஸ்தாக்கள் நீட்டுகின்ற இடத்தில் பைல்களில் கையெழுத்திடுகிறார். அவர் நிலைமைக்காக பரிதாபப்படுகிறோம். முக்கியமான ஒரு இலாக்காவில் இப்படிப்பட்ட ஒரு வரை விட்டுவைத்துக் கொண்டிருப்பது பொதுஜன நன்மைக்கு உகந்ததல்ல. தாங்கள் தயவுசெய்து அவருக்கு 'லீவு' கொடுத்தாவது வெளியே அனுப்பிவைத்துவிடுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறோம்.

10—7—63

மகா-ா-ா-ஸ்ரீ திருச்செங்கோடு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத் தலைவர் அவர்களுக்கு ஷை சங்க குமஸ்தா டி. பி. ராஜகோபால் எழுதிக் கொண்டது.

இப்பவும் நான் 9—7—63-ந் தேதி எம். டி. ஜெ. 3137, எம். எஸ். டபிள்யூ. 5356 லாரிகளுக்கு டேக்ஸ் கட்டுவதற்கு என்னை சேலம் கஜானாவிற்கு சங்கத்திலிருந்து அனுப்பிருந்தபடியால் சென்றிருந்தேன். ஷை இரண்டு லாரிகளுக்கும் டேக்ஸ் கட்டினேன். சேலம் டிரஸரி ஷராப் லாரி 1-க்கு 5 ரூபாய் வீதம் 2 லாரிக்கு 10 ரூபாய் கொடுத்தால் தான் ஆர். ஸி. புக். டேக்ஸ் சலான், சர்சார்ஜ் சலான் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லி விட்டார்.

நான் ரூபாய் பத்து கொடுக்க என்னிடம் ரூபாய் இல்லை ஊருக்கு போய்சேர வசதி இல்லை என்று சொல்லியும் மறுத்துவிட்டார். திருச்செங்கோடு வரலாம் என்று பஸ் ஸ்டேண்டுக்கு வந்தேன். திருச்செங்கோடு ஆசாமி எனக்கு தெரிந்தவரிடம் கைமாத்து வாங்கி ரூபாய் பத்து சேலம் கஜானா ஷராப் இடம் கொடுத்துவிட்டு ஆர். ஸி. புக், சலான் வாங்கிக் கொண்டு ஊர் வந்து சேர்ந்தேன் என்பதை தங்களுக்கு தெரியப்படுத்துகிறேன்.

இப்படிக்கு,

(ஒப்பம்) டி. பி. ராஜகோபால்.

(மேற்கண்ட விவரத்தை, சென்னைராஜ்ஜிய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம், சர்க்கார் உள்துறை இலாக்காக் காரியதரிசிக்கும், இதர பெரிய அதிகாரிகளுக்கும் தெரிவித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு ஜூலை 11-ம் தேதி கடிதத்தில் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறது.)

--ஆசிரியர்'

சுதந்திர தின வாழ்த்து.

'டிரைவர்' இதழ் ஆதரவாளர்களுக்கும் அன்பர்களுக்கும் எமது உளம் நிறைந்த சுதந்திரதின நல்வாழ்த்துக்கள் உரித்தாகுக!

அறிக்கை

நமது டிரைவர் இதழின் பிரதிநிதியாக தஞ்சை, சென்னை வடாற்காடு, தென்னாற்காடு, செங்கல்பட்டு ஆகிய பகுதிகளில் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்த J. சந்திரமௌலி என்பவரை 31-6-62-ந்தேதி முதல் விலக்கிவிட்டோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்வதோடு. ஷை தேதிக்குப் பின்னர் அவரிடம் வைத்துக்கொள்ளும் எந்தவிதமான தொடர்பும் எங்களைக் கட்டுப்படுத்தாது என்பதை இதன்மூலம் அறிவித்துக் கொள்கிறோம்.

--நிர்வாகி.

முகப்பில்............

விந்தை மனிதர் ஜி. டி. நாயுடு.

'அவரை ஒருவரும் புரிந்துகொள்ள வில்லை! ஆனல், எல்லோரையும் அவர் புரிந்து கொண்டு விட்டார்!' என்று உலகப் புகழ்பெற்ற தத்துவ ஞானி சாக்ரட்டீஸைப் பற்றி ஒரு சிறந்த விமர்சகர் கூறினர். மேற் கண்ட வார்த்தைகள் திரு. ஜி. டி. நாயுடு அவர்களுக்கு முற்றிலும் பொருந்தும். அன் புடன் பலரும் பலவிதமான 'அடைமொழிகள்' தந்து திரு. ஜி. டி. நாயுடு அவர்களை அழைக் கின்றார்கள்.

அற்புதங்கள் புரிகின்ற 'அதிசய மனிதர்' என்றும், விந்தைகள் விளைவிக்கின்ற 'விந்தை மனிதர்' என்றும், அஞ்ஞானத்தை அகற்றும் 'விஞ்ஞானி' என்றும், பல படைப் புகளின் காரணகர்த்தாவாகையால் 'மோட் டார் மன்னன்' என்றும் எத்தனையோ இதயங்கள் ஏற்றியும் போற்றியும் அவரைப் பாராட்டியுள்ளன. இன்றும் பாராட்டிய வண்ணம் இருக்கிறார்கள். இமயம் முதல் குமரி வரையிலும், ஏனைய பிற நாடுகளிலும் எண்ணற்றோர் 'கண்ணும் கருத்து'மெனக் கொள்ளத் தக்கவரென்று களிபேருவகை யுடன் கூறுகின்றனர்.

அதே வேளையில்– "ஜி. டி. நாயுடுவா?" என்று சொல்லிச் சிரிப்போரும், "சுத்தக் கிறுக்கு ஐயா!" என்று நையாண்டி செய் வோரும் உண்டு. உள்ளபடி உண்மைதான் என்ன? இன்று நம்மிடையே வாழ்ந்து வரும் அவர் என்னதான் அரிய சாதனை களைச் சாதித்திருக்கிறார்?

மற்றவர்களுக்கும் திரு. நாயுடு அவர்க ளுக்கும் அடிப்படையிலேயே ஒரு பெருத்த மாற்றம் காணக்கிடக்கிறது. உழைப்பால் உயர்ந்த நல்லோர் பலரின் வரலாறுகளை நாம் படித்திருக்கிறோம். நேற்று வரை ஏழை யாக இருப்பவன் நாளை செல்வச் சிகரத்தை எய்தி சீமானுகி விடுவது இந்த உலகில் சர்வ சாதாரண நிகழ்ச்சி! ஆனல் ஜி. டி. அவர் களின் போக்கும், நடைமுறையும் புதிது! இயல்புக்கு மாறானது! அலாதியான தனித் தன்மை கொண்டது.

இரவு இரண்டு மணிக்கு 'இன்டர்வியூ'! தம்மைச் சந்திக்க விரும்புவோருக்கு ஒரு காலத்தில் இவ்விதம் பதில் எழுதிக் கொண் டிருந்தார். தமிழ் படிப்பவன் வாழத்தகுதி யற்றவனுவான் என்றார். அறிஞர் உலகம் திடுக்கிட்டது. "கட்டிடம் கட்டுவது தரை மட்டமாக இடிப்பதற்குத்தான்" என்று 'போர்டு' போட்டுக்கொண்டே கட்டிடச் சுவர்களை எழுப்பிக் கொண்டிருப்பார். இங்கே அசுத்தம் செய்பவர்களை 'இதால், (காலணி களால்! உண்மையான காலணியே மாட்டப் பட்டிருக்கும்!) அடிக்கப்படும் என்கின்ற 'எழுத்துப் பலகை' அவரது பங்களா ஹாலில் மாட்டப்பட்டிருக்கும். 'குடிப்பதற்கும் கூட இங்கு பச்சைத்தண்ணீர் கொடுக்கப்பட மாட்டாது!' என்ற அறிவிப்பு கண்களை உறுத்தினுலும் வந்திருப்போருக்கு அறுசுவை உணவு பறிமாறப்படும்! ('ஊறுகாய்' என்ற விவகாரம் மட்டும் தலைகாட்டக் கூடாது.) பல முறை பொதுத் தேர்தலில் நின்றார். ஆட்சியிலுள்ள முதல்வர்களை எதிர்த்து நின்றார்! பட்டாலும் மோதிரக் கையில் குட்டுப்படவேண்டும் என்ற பழ மொழிக்கு ஏற்ப எத்தனை தோல்விகள் ஏற் பட்டாலும் எள்ளத்தனையும் அவரது உள் ளம் சோர்வடைந்ததில்லை!

புகழ்க் கடலில் குளித்துத் திளைத்திருக் கும், திரு ஜி. டி. நாயுடு அவர்களை 'புகழ்ப் போதை' மயக்கமுறச் செய்ததில்லை!

தமிழ் எழுத்தாளர்கள் முதல் மகாநாடு அவருடைய 'கோபால் பாக்'கில் சுமார் இருபது வருடங்களுக்கு முன்பு நடைபெற் றது. நாட்டிலுள்ள எழுத்தாளர்கள், பத் திரிகையாளர்கள் திரளாக வந்திருந்தார்கள். அப்போது திரு நாயுடு அவர்கள் 'இன்கம் டாக்ஸ் முதலை வாயி'ல் கனிசமாக அடை பட்டிருந்த காலம்! 'முதலை என்னை விழுங் குமா அல்லது முதலையின் பிடியிலிருந்து

நான் மீள்வேனு?' என்கின்ற அவரது 'கதை'யை அனைவரும் அறிந்துகொள்ளச் சந்தர்ப்பம் கிடைத்தது. ஒரு சில ஆயிரம் ரூபாய் 'லஞ்சம்' கேட்ட அதிகாரிக்கு 'கண்டிப்பாகக் கொடுக்க முடியாது!' என்று கூறிய திரு நாயுடு அவர்கள், 'பல லட்சங்கள் வருமான வரி கட்டவேண்டும்' என்ற சிக்கலுக்கு உள்ளானபோது, 'அரசாங்கம் எனக்கு ஒரு ரூபாய் அபராதம் செலுத்த வேண்டும்!' என்று ஆணித்தரமாக வாதம் செய்ய ஆரம்பித்தார். இப்படி இந்த உலகம் கண்டும் கேட்டுமிராத விவகாரங்களில் கலந்து கொண்டதின் மூலம் நாட்டுமக்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்தார்.

திரு. ஜி. டி. நாயுடு அவர்கள் ரேசர் பிளேடுகளில் நூதன முறையைக் கண்டு பிடித்தது பற்றியோ பழங்கள், செடிகள், விதைகள் முதலானவற்றுக்கு 'இஞ்செக்ஷன்' மூலம் புதுப் பலன்களும், விந்தைகளும் புரிந்தது குறித்தோ நாம் ஆராயவில்லை. அவரது முயற்சிகளுக்கு அரசாங்கள் எதிராக இருந்தது. 'ஒரு மனிதன் சுயமாக முன்னேற விடாமல் தடுக்கும் அரசும் ஒரு அரசா? என்பதே அவரது கேள்வி. தீமைகளை எதிர்ப்பதில் தீரர். 'இறைவனை அறிந்திட்டேன்!' என்று எந்த பக்தனும், குருவும் கூற முடியாதோ அவ்விதமே 'ஜி. டி. யை தெரிந்துகொண்டேன்' என்று யாரும் சொல்வதற்கில்லை! அப்படியானல் அவர் என்ன விளங்காத விடுகதையா? ஏதாவது 'ரகஸ்யம்' அவரைச் சுற்றிப் படர்ந்துள்ளதா? அவ்விதமும் ஒன்றுமே இல்லை! பின்னே என்னதான் அந்த விஷயம்? ஒரு டாக்டர் அவரைச் சந்தித்தால் 'அடடே! மருத்துவ நிபுணராக இருக்கிறாரே!' என்றும் ஆச்சரியப்படுவார். அப்படியே அரசியல் நிபுணர்களும், கல்வி ஆராய்ச்சியாளர்களும், தொழில் வல்லுனர்களும்,— எத்த துறையைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் 'நம்மைவிடப் பெரிய நிபுணராக இருக்கிறாரே!' என்னும் எண்ணத்தை நிரப்பிவிடுகிறார் திரு. ஜி. டி. நாயுடு.

தென்னகத்தைவிட வடநாட்டில் திரு. நாயுடு அவர்களுக்கு உயிரான நண்பர்கள் பலர் இருக்கின்றார்கள். வெளிநாட்டில் தொழிலிலும் இதர துறைகளிலும் பிரசித்தி பெற்ற பலர் திரு. ஜி. டி. நாயுடு அவர்களின் மேதையை நன்கு அறிந்திருப்பதோடு, 'உங்கள் ஆராய்ச்சித் திறனையும் அறிவுப்பெருக்கையும் மக்கள் முன்னேற்றத்திற்காகச் செலுத்துங்கள்!' என்று வற்புறுத்தியவாறு தூண்டிக்கொண்டேயிருக்கிறார்கள். அவரது 'எதிர்ப்புக்கள்:' யாவும் தற்போது தணிந்திருப்பதற்குக் காரணம், நமது மாநில அரசும் மத்திய அரசும் இவரது 'மதி'யை பெரு 'நிதி'யாகக் கருதத் தொடங்கிவிட்டார்கள். சுதந்திர நாட்டை சுபிட்சமாக்கும் திருப்பணியில், சமூக பொருளாதார, விஞ்ஞான இயல்களில் திரு. ஜி, டி. நாயுடு அவர்களின் பூரண கவனமும் இனி செலுத்தப்படும் என எதிர் பார்க்கலாம். 'உண்மையான ஜி. டி. நாயுடு' வை உலகம் அறிந்துகொள்ளும் காலம் பிறந்து விட்டது என்று கூறலாம்.

எல்லா கட்சிக்காரர்களும் அவருக்கு ஒரே சமம்தான். குலம், இனம், நாடு, வர்க்கம் என்ற வேற்றுமைகளைக் கடந்தவர். அவர் மாளிகையில் அனைவருக்கும் ஒரே 'மரியாதை' தான். அப்படியானல் தாரதம்மியமே கிடையாதா? சகட்டுமேனியாக எல்லோரையும் ஒரே தினுசாகவா அவர் நடத்துகினர் என்ருல் — அவருடன் பழக சந்தர்ப்பம் கிடைத்தவர்கள், 'இவர் என்னைச் சார்ந்தவர், என்னுடையவர், என்னும் எண்ணத்திற்கு வந்து விடுகிறார்கள். இந்தக் கணக்கை வைத்து நீங்களே கணித்துக்கொள்ளுங்கள். 'அதைக் கொடுங்கள், இதைக் கொடுங்கள்!' என்று அவரிடம் கேட்டால் எதையும் அவர் கொடுக்கமாட்டார். கேட்காமலே கொடுப்பார்!! 'சொல்லாமல் செய்வர் பெரியோர்' என்ற வாக்குப்படி இருக்கலாம். நாளுக்கு நாள் நிலைமை மாறுகிறது. அவரை பூர்ணமாக உலகம் கண்டு கொள்ளும். அது எப்போது? நமக்கு ஜோதிடம் தெரியாது! அவருக்கும் ஜோதிடம் பிடிக்காது. அறிவின் பிழம்பான அவரை, அவரேதான் விமர்சிக்க வேண்டும்.

சென்னை ராஜ்ஜியத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து.

கடந்த ஐந்து ஆண்டில் தமிழ்நாடு சாலை போக்குவரத்தில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

தற்போது தமிழ்நாட்டில் 6342 பஸ்களும் 13 ஆயிரத்து 156 லாரிகளும் உள்ளன. 1957–ஆம் ஆண்டிலே 1971 பஸ்களும், 814 லாரிகளும் மட்டுமே இருந்தன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இந்த வர்த்தக வாகனங்களின் மூலம், ஐந்தாண்டுகளுக்கு முன்னர் ரூபாய் மூன்றரை கோடி கிடைத்தது. தற்போது 5 கோடியே 60 லட்சம் கிடைக்கிறது.

ஆண்டுதோறும் சராசரி 400 புதிய பஸ்களும், 367 புதிய லாரிகளும் போக்குவரத்துக்கு விடப்பட்டு வருகின்றன. மக்களிடையே பஸ்போக்குவரத்து பிரபலமாகிக் கொண்டே வருகிறது.

வாகனத் தேவை

பெருகிவரும் மக்களின் போக்குவரத்து, குறிப்பாக ரயில்வேயினுல் சமாளிக்க முடியாத அளவுக்கு — ஏற்பட்டுள்ள சரக்குப் போக்குவரத்து ஆகியவற்றைச் சமாளிப்பதற்கு தற்போது இருந்து வரும் வாகனுதிகளைவிட இரண்டு மடங்கு வாகனுதிகள் வேண்டும் என்று பிரபல போக்குவரத்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூறினர்.

தீர்வையும் முன்னேற்றமும்.

பெட்ரோல், டீசல் எண்ணெய் ஆகிய வற்றின் மீதான தீர்வை விகிதம் உயர்த்தப்பட்டதாலும், மோட்டார் வாகனுதிகளின் பாடி கட்டாத வாகனத்தின் விலை உயர்வினுலும், மற்றும் உதரி பாகங்கள் டயர், டியூப் ஆகியவிற்றின் விலையேற்றத்தினுலும், மோட்டார் வாகனுதிகளின் கட்டுமானச் செலவு அதிகரித்ததாலும் சாலைப்போக்குவரத்தில் முன்னேற்றமும் சமீபகாலமாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது.

தற்போதுள்ள 25 ஆயிரத்து 867 மைல் நீளச்சாலை வசதியில், 7 ஆயிரத்து 175 மைல் நீளத்திற்கு நன்கு பாவப்பட்ட சாலைகளும் போடுவதுடன் 322 புதிய பாலங்கள் கட்டப்படும்.

அரசாங்க பஸ்.

சென்னை நகரலும், கன்யாகுமரி மாவட்டத்திலுமுள்ள பஸ் போக்குவரத்து முழுவதையும் நடத்திவரும் தமிழ்நாட்டு அரசாங்கம் மாநிலத்தில் முக்கியமான இடங்களுக்கு நீண்ட தூர பஸ் போக்குவரத்தை விட்டு வருகிறது.

அரசாங்க போக்குவரத்து பஸ் நாளொன்றுக்கு 2 ஆயிரத்து 833 மைல் நீளப் பாதையில் 46 ஆயிரத்து 713 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறது. சென்னை நகரில் மட்டும் அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்துத் துறைக்கு 722 பஸ்கள் உள்ளன. இத்துறையில் மொத்த மூலதனம் 3 கோடியே 54 லட்சத்து 23 ஆயிரத்து 553 ரூபாய் ஆகும்.

1962—63 ஆம் ஆண்டு காலத்தில் அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையில் வாகனங்களில் 3 கோடி பேர் சென்று வந்துள்ளனர். இதன் மூலம் கட்டணமாக ரூ. 4 கோடி வசூலாகியுள்ளது. இத்துறையில் தொழில் நுணுக்கம் அறிந்தவரும், அறியாதவருமாக 3,524 பேர் பணியாற்றுகின்றனர்.

அப்பாடா! ஒரு வழியாக அந்த மெமரி 'செக்போஸ்ட்' ஒழிந்தது!

பத்திரிகையாளரின் பெருமுயற்சியால் பயங்கர 'கள்ளச்சந்தை' கூண்டோடு கைலாசம்!

தங்கத் தமிழ்நாட்டில் அல்ல! வங்கத் திருநாட்டில்!

கடைசியாக அந்த மெமரி என்னும் இடத்திலுள்ள 'செக்போஸ்டில்' (தணிக்கைச் சுங்கம்),—அதாவது லஞ்ச ஊழலின் இருப்பிடமாக விளங்கிய சுங்கத்தை ராஜ்ஜிய அரசாங்கம் அகற்றிவிட்டது. ஒழித்துக்கட்டி விட்டது. அங்கே தாண்டவமாடிய லஞ்ச லாவணத்தை அனைவரும் அறிவார்கள். எத்தனையோ தனிப்பட்ட நபர்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அத்தீமையைத் தீர்த்துக்கட்ட எவ்வளவோ வழிவகைகளை எடுத்துச்சொல்லி அதிகாரிகளின் கவனத்துக்கு அடிக்கடி ஞாபகமூட்டி வந்தார்கள். சட்டத்துக்குப்புறம்பான நியாயவிரோதமான இந்த அக்ரமத்தைத் தீர்க்க சென்ற டிசம்பர் மாதத்திலிருந்து அரசாங்கம் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளுமாறு போலீஸ் இலாகாவிடமிருந்து போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்பார்வைக்கு விட்டும் பலன் பூஜ்யம்தான்! இப்போது அரசாங்கமே ஒரு வழியாக இந்த 'செக்போஸ்ட்' சனியனையே நீக்கிவிட்டது! இந்த விஷயத்தில் செய்தித்தாள் 'ஜுகந்தர்' ஆற்றிய பணி மகத்தானது. அந்தப் பத்திரிகையின் நிருபர் அடிக்கடி 'பின்னி' வாங்கிக் கொண்டிருந்தார். அப்படி 'வெளுத்து'க் கட்டிய இரண்டு பகுதிகளின் சுவையான சேதியைத் தந்திருக்கிறோம்.

மேற்கண்டவாறு "சாலை போக்குவரத்து" என்கின்ற கல்கத்தாவிலிருந்து வெளிவரும் மாதாந்திரச் சஞ்சிகை தலையங்கத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளது.

"கரன்ஸி நோட்டுகளின் இன்பச்சுரங்கம் எங்கே இருக்கிறது?" என்ற கேள்வியைப் போட்டுக்கொண்டு "ஜுகந்தர்" தினச் செய்தியின் விசேஷ நிருபர் ஜுன் 10 ம் தேதி விளாசித் தள்ளி இருக்கும் 'செய்தி' பேசுகிறது!

மெமரி என்கின்ற இடத்திலே நீங்கள் கரன்ஸி நோட்டுகளின் சுரங்கமே இருப்பதைக் கண்டுகொள்ளலாம்! 'பிளாக்மார்க்கட்' வியாபாரம் இங்கே நடைபெறுவது கற்பனைக்கு எட்டாதது!

மூன்று பக்கமும் கூடும் இந்த முச்சந்தியிலே பிளாக்மார்க்கட் உச்ச கட்டத்தை அடைந்து சாலையெலாம் 'கள்ளச்சந்தை'ச் சுவர்களாக ஓங்கி உயர்ந்து நிற்கிறது! இரவு பகல் இருபத்திநான்கு மணி நேரமும் ஆயுதம் தாங்கிய 'ரிசர்வ் போலீஸ்' நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. 'இமுக்குப் பொடு'க் கென்று யாரும் ஒரு வார்த்தையும் பேசப்படாது! லாரிகள் அடுக்கடுக்காக ஒன்றன் பின் ஒன்ருக வருகின்றன. 'எடைபோடும் யந்திர'த்தில் (வேயிரிட்ஜ்) எடை பார்க்கப் படுகின்றன; போட்டபின் வரிசையாகச் செல்கின்றன.

ஒருவரும் உள்ளே செல்ல அனுமதிக்கப் படுவதில்லை. ஆனல், உள்ளே நடக்கிற காரியந்தான் எல்லோருக்கும் தெரிந்த விஷயமாயிற்றே! லாரி 'எடைபோடு'கிற யந்திரத்தில்

நிறுத்தப்பட்டவுடனே—லாரி டிரைவர் 'டக்' கென்று துள்ளிக்குதித்து 'புளூ புத்தக'மும் கையுமாக அந்தப் புத்தகத்திற்குள் சில 'கரன்ஸி நோட்டுகளைச் செருகி 'பவ்யமாக' டூட்டியிலிருக்கும் அதிகாரியின் முன் சமர்ப்பிக்கிருர். அந்த வட்டாரத்தில் எவரைக் கேட்டாலும் இதே 'கதை' யைத் தான் சொல்வார்கள்.

பாபுஜீக்களின் வாடிக்கை ஐயா!

இந்தப் பழக்கம்!

உண்மையாக என்னதான் நடக்கிறது என்பதனைக் கண்டறிய நானும் அங்கு சென்றிருந்தேன். ரொம்ப சிரமத்தின் பேரில்தான் —அடே என்னய்யா 'துட்டு' கொடுக்காமல் எதுதான் நடக்கும்? கொஞ்சம் 'தந்த' பிறகு ஒரு சர்தார்ஜி தம்முடைய லாரியில் என்னை பர்த்வானிலிருந்து மெமரிக்கு அழைத்துக் கொண்டு போனுர். லாரி அந்த எடை அளக்கும் கருவியில் நிறுத்தப்பட்டதும் சர்தார்ஜி ஒரு துணியினுல் மூடப்பட்டிருந்த ஒரு 'பொட்டணத்தை'க் கரங்களில் ஏந்தினுர். அதிலிருந்து 'புளூ புக்கை' (நீலப் புத்தகத்தைத் தான்) எடுத்துக்கொண்டு குதித்து ஓடினுர்! போகும்போது ஜேப்பிலிருந்து பத்து ரூபாய் நோட்டுகள் சிலவற்றையும் புத்தகத்திற்குள் செருகியபடி அங்கு ட்யூட்டியிலிருந்த அதிகாரியின் முன் வைத்தார். "என்னய்யா சமாசாரம்?" என்று நான் கேட்டபோது, "அதுதான் இங்கே மாமூல்! வழக்கம் பாபுஜீ!" என்று அவர் பதில் சொன்னுர். நான் துருவித் துருவிக் கேள்விகள் கேட்டபோது, அம்மாதிரி 'வாடிக்கையை மறந்தால்' டிரைவருக்குப் பிடித்தது சனி என்ற விபரம் தெரியவந்தது. அதிகாரிகள் டிரைவர் மேல் கேஸ் போட்டு விடுவார்கள்!

பர்த்வானுக்கு திரும்பி வருகிற வழியில் இதே மாதிரிதான் இன்னெரு லாரியிலும் எனக்கு அந்த அனுபவம் ஏற்பட்டது. 'மெமரி'யில் அதே காரியங்கள் வழக்கப்படி நடைபெற்றன. பணம் கொடுக்காமல் அங்கு எதையும் எதிர்பார்ப்பதற்கில்லை. அந்த மகா யோக்கியர்களுக்கு இதைப்பற்றிச் சொல்ல கொஞ்சம்கூட துணிச்சல் கிடையாது அவர்கள் சொல்வார்கள் என்று எதிர்பார்க்கவும் முடியாது.

அக்கம்பக்கத்திலுள்ள கடைக்காரர்கள் ஒரு நாளைக்கு இருபத்திநாலு மணிநேரத்தில் போகின்ற, வருகின்ற லாரிகளின் எண்ணிக்கை சுமார் 500 லிருந்து 700 வரை இருக்குமென்று சொன்னுர்கள். இரவு நேரத்தில் வருகின்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கையையும் சேர்த்தால் இன்னும் அதிகமாகும். அங்கே பல லாரிகள் காத்துக்கொண்டிருக்கும். கல்கத்தாவிலிருக்கும் ஒரு மனிதன் இப்படி அங்கே குவிந்திருக்கும் லாரிகளின் எண்ணிக்கையை கற்பனைசெய்துகூடப் பார்க்க முடியாது. இரவு நேரத்தில் இப்படி 'க்யூ' வரிசையில் நின்றுகொண்டிருக்கும் ஏராளமான லாரிகள் விடிகாலை ஆறு மணிக்குள் வெகு துரிதமாக செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுவிடுகின்றன. இரவு வேலை ஆபீஸர்கள் தங்கள் பணி முடிந்ததும், அடுத்த 'ஷிப்டு'க்கு வருகிறவர்கள் தொடர்ந்து தங்கள் காரியத்தை கொஞ்சம் ஏமாற்றத்தோடு செய்கிருர்கள். **இம்மாதிரி தினசரி வருகின்ற ஐநூறிலிருந்து எழுநூறு லாரிகளிலிருந்து கிடைக்கின்ற லஞ்ச வருமானம் 15,000 ரூபாய் முதல் 17,000 ரூபாயை அங்குள்ள சகல உத்தியோகஸ்தர்களும் பங்கு பிரித்துக்கொள்கின்றனர்.** அங்கே வேலைசெய்பவர்களைப்பற்றி வருகின்ற பல புகார்களிலிருந்து அரசாங்கம் அங்குள்ளவர்களை அடிக்கடி வேறு இடங்களுக்கு மாற்றுவதால், பொதுமக்களுக்குப் பெருத்த சந்தேகமேற்படுகிறது. அவ் வட்டார மக்கள் திட்டவட்டமாக ஒரே கருத்தைச் சொல்கின்ருர்கள். இங்கே வருகின்றவர் யாராக இருந்தாலும் 'இலங்கைக்கு வந்தவன் ராவணன் ஆன' கதைதான்.

இதுவரை புகார் சொல்லியவர்கள் அனுமதேயங்கள் அல்ல! பலர் முக்கியமான பிரமுகர்கள்; அந்த வட்டாரத்தைச் சார்ந்தவர்கள்

இந்த இடைவிடா லஞ்சக் கொடுமையை கையும் களவுமாக பிடித்துத் தருவதாக வாக்குறுதியும் தந்தனர்.

இந்த விஷயம் அம்பலமானது ஒருவர் தந்த புகாரின் பேரில்தான். அந்தப் புகாரில் குற்றம் சாட்டப்பட்டிருந்தவர் இரண்டு அடுக்கு மாடி வீடு கட்டிக்கொண்டு, உள்ளூர் பஞ்சாயத்துக்கு தண்ணீர் தொட்டியும் கட்டிக் கொடுத்திருந்தார். அதிகாரிகளுக்கு புகார் செய்த நபர் தினசரி குற்றம் சாட்டப்பட்ட நபருக்கு எழுபது ரூபாய் கொடுத்துக்கொண்டிருந்தார். ஒரு நாள் விதிவசத்தால் அத் தொகை நாற்பதாகக் குறைந்துவிட்டது. ஆகவே துன்பம் தொடர்ந்துவிட்டது. எடை போடும் அதிகாரிகளுக்கு இவர் பரம விரோதியாகிவிட்டார்.

சிறுகச் சிறுக நாளாவட்டத்தில் ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் அதிகாரிகளுக்கு நண்பர்களாக இருந்தவர்கள் விரோதிகளாக மாறிக் கொண்டே வந்தார்கள். இவ்விதம் அந்த வழி செல்பவர்களின் சொந்த நலனுக்கு குந்தகம் ஏற்படாதிருந்தால் இத் தீய பழக்கம் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டே இருந்திருக்கும்.

பாதுஷாக்களின் விருந்து !

எடைபோடும் யந்திரத்தில் வேலை செய்பவர்கள் மூன்று 'ஷிப்டு'களாகப் பிரிக்கப் பட்டு காலை 6 முதல் 2 வரை, 2முதல் 10வரை' பத்து முதல் காலை 6 மணி வரை. அருகே இருக்கும் ஹோட்டலிருந்து அந்த ஆபீஸர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் காலையில் நான்கு வேகவைத்த முட்டைகள், இரண்டு பிரிட்டானியா பிஸ்கட்டுகள், அரைசேர் சுத்தமான பாலை தயிராக்கி டீயுடன் காலை 8 மணிக்கு அவர்கள் முன் வைக்கப்படும். காலை 10மணிக்கு அரைக்கால் சேர் சந்தேஷ் (வங்காளத்தில் ஒரு இனிப்பு பலகாரம்) ஒவ்வொருவருக்கும் 4 ரஸக்குல்லாக்கள் படைக்கப்படும். பகல் ஒன்றரை மணிக்கு அவர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் இரண்டு துண்டு மீன்களோடு' சூப்பும், வருத்த உருளைக்கிழங்கு, சட்னி, கால் சேர் ஸ்பெஷல் தகி, கடைசியாக அப்பளமும் பரிமாறப்படும். நண்பகல் வேலைக்கு வருபவர்களுக்கு டீயும் பிஸ்கட்டும் கொடுக்கப்படும். பிற்பகலில் ஹோட்டல்காரர் நாலு வேகவைத்த முட்டைகளும், சந்தேஷும், ரஸகுல்லாவும், இரவு சாப்பாட்டில் வான் கோழி கறியும், காய்கறிகள், நெய்யினல் செய்த புரோட்டாவும் நெய்யில் வேகவைத்த சாதமும் கொடுப்பார். இரவு டூட்டிக்காரர்களுக்கு டீ மாத்திரம்—அவர்கள் வேட்டைக்குத் தயாராக புலிகளை எதிர்பார்த்திருப்பார்கள். போலீஸ்காரர்களுக்கும் பாதுஷாக்களுக்குரிய விருந்துபசாரம் நடைபெறும்.

ஆடம்பர வாழ்க்கை.

அங்கே நிர்வாகத்தில் பணிபுரிந்தவர்களுடைய வாழ்க்கை, அவர்கள் லஞ்சம் வாங்கிய தொகை அளவுகடந்தது. அவர்களுடைய வாழ்க்கை வர்ணனை எழுத்தில் அடங்காது. பக்கத்தில் வாடகைக்கு எடுத்த அறைகளில் அவர்களுக்காக வனிதையர்களை இந்த தலால்கள் சப்ளை செய்வார்களாம். இரவு நெடுநேரம் வரை மதுவும் அவர்களுக்காக கொண்டுவந்து தருவார்களாம்.

மாற்றுமருந்து.

லாரி உரிமையாளர்கள் பர்மிட்டில் கண்டுள்ள எடையை எடுத்துச் சென்ருல் அவர்களுக்கு எவ்வித பலனும் இல்லை. ஆகவே பெரும்பாலான லாரிகள் அதிக பாரத்துடனேயே அந்த வழியாகச் செல்லும். ஆனல் அரசாங்கம் இதற்காக சற்று அதிகமான வரி விதித்தாலும்கூட, சற்று வருமானம் அதன்மூலம் கிடைத்தபோதிலும் போக்குவரத்துத்துறையில் கட்டுப்பாடுகள் விதித்தால் இம்மாதிரி 'குளறுபடிகள்' ஏற்படும். வரி அதிகப்படுத்துவதால் லஞ்சத்தை நிறுத்திவிடலாம் அரசாங்கம் என்று பொது மக்கள் அபிப்ராயப்பட்டார்கள். நிதி அமைச்சர் பலமுறை அங்கே விஜயம் செய்ததும் இந்த விஷயத்தை மனதில் கொண்டுதான்.

பார்வையாளர்கள் இம்மாதிரி கருத்தை கொண்டிருந்தபோதிலும் இது சம்மந்தமான செய்திகள் பத்திரிகைகளில் வெளிவருவதை போலீஸ் அதிகாரிகள் பார்த்தால், விஷயத்தை விசாரித்துவிட்டு, இப்படிக் கூறுகின்றவர் 'அரசியலில் இருக்கின்ருர்' என்று சொல்லி விஷயத்தை முடித்துவிட்டு கண்ணை மூடிக்கொள்வார்கள்.

இந்த விஷயம் பரிசீலனைக்கு பெரிய புள்ளிகளால் எடுத்துக்கொள்ளாதவரை உருப்படியாக ஒன்றும் நடைபெருது—நாம் இதைப்பற்றி அதிகமாக விவரிக்கத்தேவையில்லை.

ஜுகந்தர் 12-ம் தேதி இதழில் வெளிவந்த செய்தி:

காரியாலய நிருபர் எழுதுகிருர்.

பெருத்த அளவில் இதுநாள்வரை நடைபெற்றுக்கொண்டு வந்த லஞ்ச தாண்டவத்தை மேற்கு வங்க சர்க்கார் 'மெமரி' செக்போஸ்டை எடுத்துவிட்டதின் மூலம் நிறுத்த முன்வந்துள்ளது. சென்ற டிசம்பர் மாதத்திலிருந்து போலீசிடமிருந்து இந்த காரியத்தை போக்குவரத்து இலாகாவிற்கு மாற்றினுர்கள். ஏராளமான விண்ணப்பங்களும் புகார்களும் வதந்திகளும், செக்போஸ்ட் ஊழலைப்பற்றி அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு வந்தது. இம்மாதிரி தீமை தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டு வருவது போக்குவரத்து இலாகாவிற்கே அழகல்ல என்பது தெரிந்த விஷயம்.

'மெமரி' செக்போஸ்டை நீக்கியதின் மூலம் நமது ஜுகந்தர் பத்திரிகையில் வெளிவந்த செய்திகளை அரசாங்கம் மறைமுகமாக ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதும், உயர் மட்ட அதிகாரிகளே இரு கை நீட்டி லஞ்சம் வாங்கி கள்ள மார்க்கட்டில் ஈடுபட்டார்கள் என்பதும் தெள்ளத் தெளிந்த உண்மையாகிறது.

நம்பிக்கையான வட்டாரங்களிலிருந்து பல கள்ள மார்க்கட் விவகாரங்கள், செக்போஸ்டில் நடைபெற்ற ஊழல்கள், பச்சை பச்சையான ஊழல்கள், அரசாங்கத்தின் 'பைல்' களில் தூங்கிக்கொண்டிருப்பதாக தெரியவருகிறது. சமீபத்தில் அந்த இலாகா பூராவாக பரிசீலனை செய்தது, அதே சமயத்தில் நமது 'ஜுகந்தர்' பத்திரிகையில் நமது நிருபர் எழுதிய செய்திகளும் அரசாங்கத்தை குத்திவிட்டது.

நேரடியாக, போக்குவரத்து இலாகா இதுவிஷயத்தில் முடிவெடுத்து எந்த இடத்திலும் எந்த வண்டியையும் எந்த நேரத்திலும் சோதனையிடலாம், ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்தில் மட்டும் பரிசோதனை செய்யவேண்டியதில்லை என்று வெளியிட்ட உத்தரவு பாராட்டத்தக்கது.

'மெமரி' செக்போஸ்டில் வேலைபார்த்து வந்த ஆறு இன்ஸ்பெக்டர்களும் வெவ்வேறு இடங்களுக்கு மாற்றப்பட்டுவிட்டார்கள் என்று தெரிகிறது.

(மேற்கண்ட செய்தியை அனுப்பியது சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்.)

போன்: **2457.**

ஸ்ரீ சிவகுமார் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ்,

V. C. V. லே அவுட், R. S. புரம் P. O.,

கோயமுத்தூர்-2.

★

சென்னை மற்றும் கேரளாவிலுள்ள எல்லா இடங்களுக்கும் நியாயமான வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும். சரக்குகளை குறித்த நேரத்தில் சேதாரமின்றி சேர்க்கப்படும்.

Prop: V. N. கந்தசாமி.

மதராஸ் ரப்பர் தொழிற்சாலையின் ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு

அடிக்கல் நாட்டு விழா!

மதராஸ் ரப்பர் பேக்டரி சேர்மென்
K. M. செரியன் அவர்கள் நிகழ்த்திய வரவேற்புரை.

பேரன்பிற்குரிய பண்டிட்ஜி அவர்களே, ஸ்ரீ காமராஜ் அவர்களே, ஸ்ரீ வெங்கட்ராமன் அவர்களே, நண்பர்களே, மதருஸ் ரப்பர் பேக்டரி வரலாற்றிலேயே பொன்னெழுத்துக்களால் பொறிக்கப்படவேண்டிய நன்னுள் இது! நானும் எனது சகோதரர்களும் நீண்ட நாட்களாக கண்டு கொண்டிருந்த கனவு நனவாகிப் பலித்த திருநாள் இது! கடந்த கால் நூற்றுண்டுக்கு மேலாக நாம் நம்முடைய பத்திரிகைத் துறையிலும், தொழிற் துறையிலும், விவசாயத்திலும், வர்த்தகத்திலும் கண்கள் திறக்கப்பட்டு மகத்தான முன்னேற்றமடைவதற்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் அளித்துக்கொண்டு வந்திருப்பவர் நமது அன்பு வடிவான பிரதமர் அவர்கள்.

இன்று அவரை நாம் எதிர்நோக்கியிருக்கிறோம். நமக்குப் புது எழுச்சி தர, இன்று நம்மிடையே அவர் வீற்றிருக்கிருர். பிரதம மந்திரி அவர்கள் அரசாங்கத்தின் தலைவர் மட்டுமல்ல, இந்நாட்டு மக்களின் இதயங்களிலே வீற்றிருக்கும் அரும்பெரும் தலைவர். ஆகவே தான் அவருடைய அடிச்சுவட்டை நான் பின்பற்றிச்செல்கிறேன்.

நம்முடைய அன்புமிக்க பட்டாளமான தொழிலாளர் குழு பண்டிட்ஜியே தங்களுக்கிடையே நேரிடையாக வந்துள்ளார் என்ற காரணத்தால் களிப்புக்கடலில் ஆழ்ந்திருக்கின்றனர். தங்கள் தாய்த்திரு நாட்டின் தொழிற்துறைக்கு தாங்கள் ஆற்றுகின்ற அடக்கமான பணிகளை அருகேயிருந்து அவர் காண வந்துள்ளது பாட்டாளிமக்களுக்கு பரவசத்தை யூட்டுகின்றது.

நாங்கள் மதருஸ் ரப்பர் பேக்டரியோடு இணைந்த இந்த ரப்பர் ஆராய்ச்சிக்கூடத்தை நிறுவுவதில் எங்களுடைய நாட்டுப் பற்றையும் இங்கே நிலவியுள்ள வறுமை, பிற்போக்கு ஆகியவைகளை உடைத்தெறிந்து விட்டு மகோன்னதமான செழிப்புமிக்க நாடாக இந்த தேசத்தை உயர்த்துவதில் எங்கள் இச்சிறிய பணியைக் காணிக்கையாகச் செலுத்துகிறோம்.

பேரன்புமிக்க பண்டிட்ஜி அவர்களே,

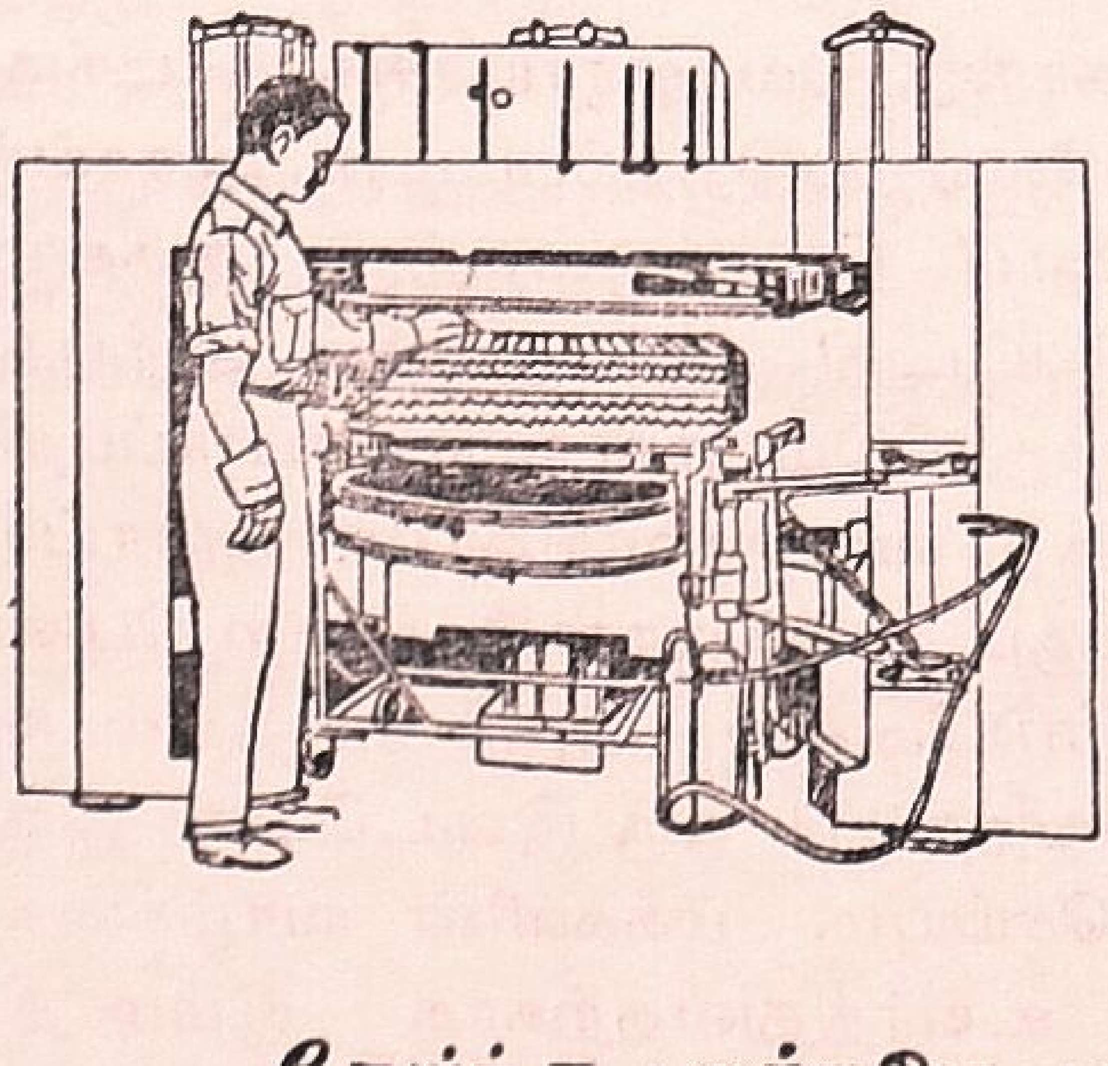
தாங்கள் இந் நாட்டை ஒரு அரும் பெரும் லட்சிய நாடாக உயர்த்த உததேவகமளித்து வருகின்றீர்கள். அத்திருப்பணியில் உங்களைப் பின்பற்றும் இம்மாதிரியான ஒரு சந்தர்ப்பத்தையும், எங்கள் பக்தியையும் காட்ட ஒரு சந்தர்ப்பத்தை எதிர்நோக்கியிருந்தோம். அச்சந்தர்ப்பம் இன்று வாய்ந்தது.

ஆங்காங்கு பல ஆராய்ச்சிக் கூடங்கள் இந்நாட்டிலே ஏற்படுத்தப்பட்டன. ஆராய்ச்சி முயற்சிகளைப் பெருக்குவதற்கு ஆக்கமும் கொடுக்கப்பட்டது. ஓர் இரவில் அற்புதங்கள் நிகழ்ந்துவிடும் என்று எதிர்பார்ப்பதிற்கில்லை. அது வாஸ்தவம் தான். ஆராய்ச்சி செய்வதற்கும், விஞ்ஞானத் துறை நிபுணர்களை கண்டுபிடித்து அக்காரியத்தில் ஈடுபடச் செய்வதற்கும் ஒரு இடைவெளி இருக்கத்தான் செய்யும். மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்காக இம்மாதிரி ஆராய்ச்சிக்கூடங்கள் பலன் தரும் என்பதில் எங்களுக்கு நம்பிக்கை உள்ளது.

இப்போது பிரதம மந்திரி அவர்களை ஆராய்ச்சிக் கூடத்திற்கு அடிக்கல் நாட்டுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறோம். ரப்பர் தொழி

லில் பிற நாட்டு முன்னேற்றங்கள் யாவையும் இங்கே காண விழைகின்றோம், இரண்டாவது உலக யுத்தத்தின்போது இந்நாட்டில் உற்பத்தியான ரப்பர் பெருமளவில் வெளிநாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்து கொண்டிருந்தோம். ஆனால் கடந்த பதினைந்து ஆண்டுகளில் நிலைமை மாறிவிட்டது. இந்தியாவிற்கு 15,000 டன்களுக்குப் பதிலாக 80,000 டன்வரை ரப்பரை வருடந்தோறும் உபயோகிக்கவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே 500 மடங்கு அதிகரித்த இத்தேவையை, நமக்குத் தேவையான ரப்பரில் பாதி அளவிலாவது பிற நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது

இந்த ரப்பர் தொழில் அதிசயிக்கத்தக்க சிறப்பான தன்மை கொண்டது நம்முடைய தேவை மூன்றாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் 140,000 டன்கள் வரையும் நான்காவது திட்ட முடிவில் 300,000 டன்வரையும் அதிகரிக்குமென கணக்கிடப்பட்டுள்ளது வெளிநாட்டு சிலாவணியை தேடித்தரும் இத்தொழிலில் லட்சத்திற்கதிகமானோர் ஈடுபட்டுள்ளார்கள். ஆகவே எல்லா விதத்திலும் நாம் பிறநாட்டின் தொழில்வளத்திற்கு ஈடாக காரியமாற்ற வேண்டியுள்ளது. இதுவரை திட்டவட்டமாக இத்தொழிலுக்காக எதுவும் செய்யவில்லை. சர்க்கார் ஏதோ செய்தார்கள். அது புள்ளி விவரத்தோடு நிற்கிறது. ஆகவேதான் இம்மாபெரும் பணியில் நாங்கள் துணிந்து இறங்கினோம். தென்னகத்தை உயர்த்தும் அரிய பணியில் ஈடுபட்டுள்ள ஸ்ரீ காமராஜ் எங்களுக்கு பக்க பலமாக இருந்தார் ஸ்ரீ வெங்கிட்ராமன் அவர்களுக்கும் எங்கள் நன்றி உரித்தாகுக. எங்கள் ஸ்தாபனத்தைப் பற்றியும் இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 1946ல் பலூன்கள் செய்யும் சிறிய தொழிற்சாலையாக துவங்கிய இது 1952ல் ரப்பர் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டு இத்துறையில் ஈடு இணையற்ற ஒரு நிலையை அடைந்துள்ளது. 1961ல் எங்களுக்கு ஆட்டமோபைல் டயர்களும் ட்யூப்களும் தயாரிக்க அனுமதி கிடைத்தது. பிறகு அமெரிக்காவிலேயே பலவருஷங்கள் புகழுடன் இயங்கிக் கொண்டுள்ள 'மேன்ஸ் பீல்டு டயர் & ரப்பர் கம்பெனி' ஸ்தாபனத்தாருடன்



1 சிக்கனம்
2 உறுதி
3 உழைப்பு

TR

இந்த மூன்று காரணங்களுக்காகவே
வாடிக்கைக்காரர்கள் எங்களை
விரும்புகிறார்கள்.

தேய்ந்த டயர்களை முழுவட்டமோல்டுகளில் புதுப்பிக்க சிறந்த இடம்

தி இண்டியன் டயர் ரிட்ரேடிங் கோ

புல் மோல்டு ரி கண்டிஷனர்ஸ்

42-ஏ.பி.டி. ரோடு, பொள்ளாச்சி.

கூட்டாக சேர்ந்தோம். கனடாவிலும், அமெரிக்காவில் பல தொழிற்சாலைகள் உள்ள அந்த ஸ்தாபனத்தில் ஒரு நாளைக்கு 14,000 டயர்கள் உற்பத்தி செய்கிறார்கள் இந்தியா முழுவதும் உள்ள எல்லா கம்பெனிகளின் மொத்த உற்பத்தி இது. அந்த ஸ்தாபனத்தின் தலைவர் மிஸ்டர் ஜேம்ஸ்ஹாப் இந்த விழாவில் கலந்து கொள்ளவே அமெரிக்காவிலிருந்து பறந்து வந்திருக்கிறார். அவருக்கு எங்கள் மனங்கனிந்த நன்றி.

எங்கள் அழைப்பை ஏற்று திரளாக வந்துள்ள உங்கள் அனைவரையும் மகிழ்வோடு வரவேற்கின்றேன்.

மேன்ஸ்பீல்டு டயர் அண்ட் ரப்பர் கம்பெனி (அமெரிக்கா) யின்

தலைவர் மிஸ்டர் ஜேம்ஸ் எச். ஹாப்மேன்

விழாவில் நிகழ்த்திய உரை.

பிரதம மந்திரி அவர்களே! மதிப்பிற்குரிய நண்பர்களே! தாய்மார்களே! கனவான்களே!

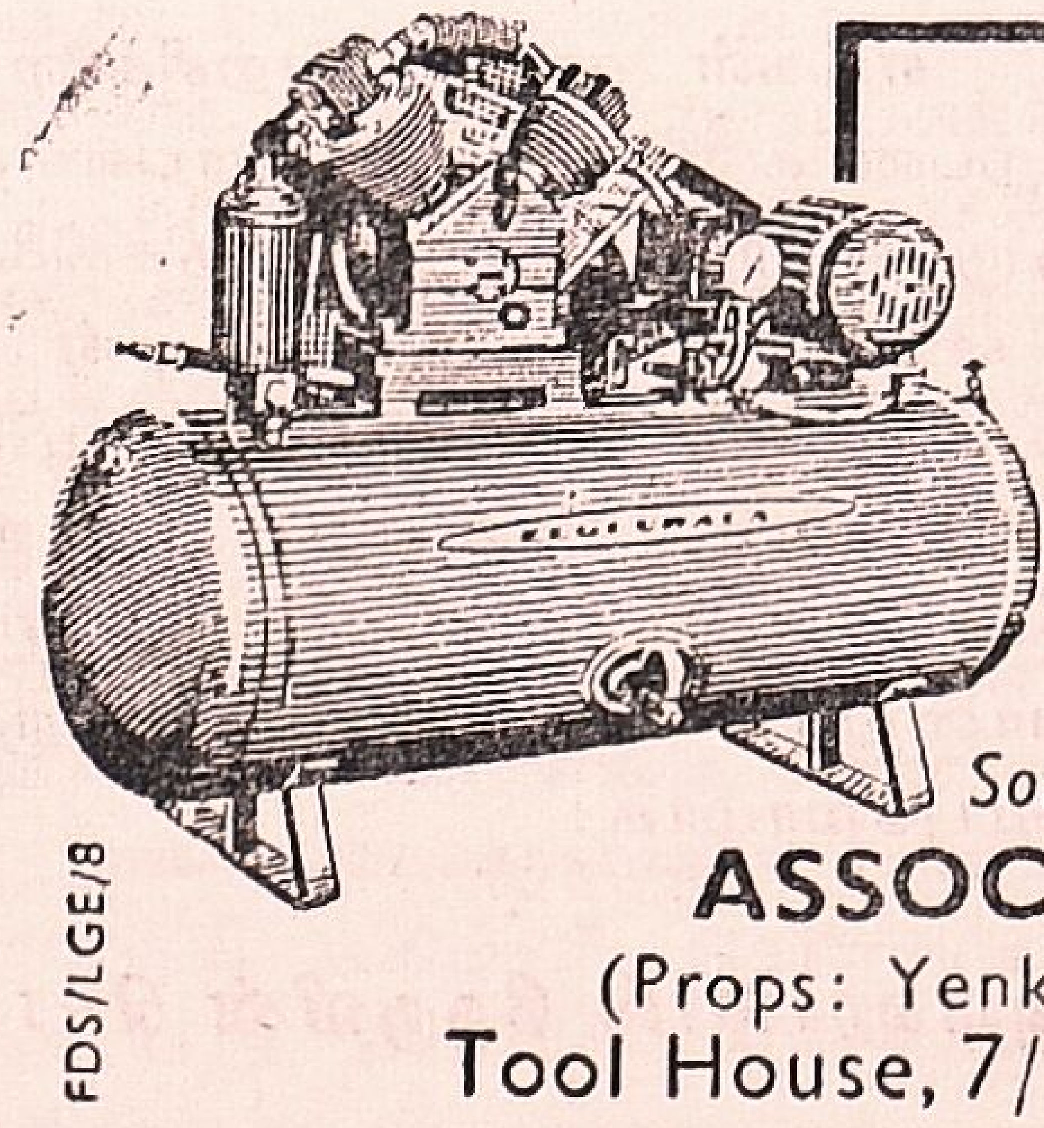
என் நண்பர்களோடு இம் மகிழ்ச்சிகரமான தினத்தில் இவ் விழாவில் பங்கெடுத்துக்கொள்வது, அதிலும் உங்களது பேரன்பிற்குரிய பாரதப் பிரதமர் அவர்களை வரவேற்பதானது எனக்கு உள்ளபடியே எல்லையற்ற ஆனந்தத்தை தருகிறது.

எங்களது அமெரிக்க நாட்டிலே உங்களது ஒப்பற்ற இம் மகத்தான தலைவரைக் குறித்து 'இவர் உங்களது உள்ளங்களைக் கவர்ந்தவர் உங்கள் நாட்டின் பாதுகாப்பிற்

ELGI URACA

Two Stage Fully Automatic

AIR COMPRESSORS



Range: 2, 3, 5, 7.5 & 10 H.P.
Capacity: 100 to 800 Litres per minute
(7 C.fm. to 28.5 C.fm.)

Sole Selling Agents:

ASSOCIATED TRADES,

(Props: Yenkay Associates Private Ltd.)
Tool House, 7/3, Patullos Road, Madras-2.

Distributors :-

1) M/s. Mathurai Tools and Machinery Co., 126, Tirupparankundram Road, West Gate, MADURAI-1.
2) M/s. Southern Mercantile Corporation, 19, Woods Road, MADRAS-2.
3) M/s. Blue Bell Industries Private Ltd., 11, Mulji Jetha Bldgs., 185, Princess Street, BOMBAY-2.
4) M/s. Subraya & Cia, Station Road, Post Box No. 33, Margao, GOA.
5) M/s. Bombay Ammonia & Refrigeration Co. P. Ltd., 24, Asaf Ali Road, NEW DELHI - 1.

கும் பத்திரத்திற்கும் பாத்திரமான ஈடு இணையில்லாத் தலைவர்' என்பதை அறிந் திருக்கிறோம். எல்லாவற்றையும் விட இந்த உலகம் முழுவதும் அவரது கம்பீரமான குரல் ஜனநாயகம் தழைக்க, மனிதகுலம் நிம்மதியான சாந்தி சமாதானத்துடன்வாழ, அவரிடமிருந்து ஒலிக்கும் காம்பீர்ய நாதம் எழுந்து எங்கும் பரவுகின்றது. அது மிக முக்கியமானது. நம்எல்லோருக்கும் தேவை யானதும்கூட!

நான் இந்தத் தொழிலுக்கு, கூட்டு முயற்சிக்கு, ஒத்துழைப்புக்கு ஸ்ரீ கே. எம். பிலிப் அவர்களிடமும், அவருடைய குடும் பத்தார், நண்பர்களிடம் சம்மதம் தெரிவித்த சமயம் ஒரு நண்பர் என்னிடம் சொன்ன தாவது: இந்த நாட்டின் ஒழுங்குமிக்க பண்பு நிறைந்த மக்களோடு ஒன்ருகச் சேர்ந்து உழைக்கும் சந்தர்ப்பத்தைத் தரு கிறேன் என்று அவர் குறிப்பிட்டார். இத ஞல் நாட்டு மக்களுக்கு நன்மைகள் உண் டாகும். துணிவான பணிகளில் இறங்கு வார்கள். இரு நாட்டு மக்களும் ஒருவரை ஒருவர் நன்கு அறிந்துகொள்ள வசதியும் கிடைக்கும். நாம் எண்ணியிருக்கிற அகில மெங்கும் முன்னேற்றமும் சமாதானமும் நில வவேண்டும் என்கின்ற லட்சியமும் கைகூடும்.

எங்களது தொழிற்துறை நன்கு திட்ட மிட்டபடி சிறப்பாக முன்னேறிக்கொண்டி ருக்கிறது. அதாவது இக்கூட்டுமுயற்சி யில் ஈடுபட்டிருக்கிற நாங்கள் ஒருவருக் கொருவர் நம்பிக்கையும், ஒருவர் மற்ற வரை புரிந்துகொண்டும், ஒத்துழைப்பதால் எங்களிடையே மதிப்பும், தொழிலில் ஊக்க மும் பெருகி வளர்ந்து வருகிறது.

எங்களது தளரா முயற்சியின் அடிப் படைத் தத்துவமே இந்த நாட்டிலேயே திறமை மிக்க ஒரு 'தொழிற் குழுவை' உரு வாக்கி விட்டுவிடுவது என்பதாகும். அப் போதுதான் இங்கே தேவையான பெரிய பெரிய தொழில் நிலையங்களை நீங்களாகவே ஏற்படுத்திக்கொள்ள இயலும். ஆனல் அதற்காகத் தொழில் நிபுணர்களை பிற நாடு களிலிருந்து வரவழைப்பதன் மூலம் நீங்க ளும் மற்ற எங்நாட்டாருக்கும் சமமாகத் தரமான பொருள்களை உற்பத்தி செய்யக் கூடும். இந்த உலகில் எந்த இடத்தில் தொழில் நிலையம் அமைந்திருந்தாலும் நம் முடைய லட்சியம் ஒன்றுதான் என்பதைக் கூறத் தேவை இல்லை. இம் மகத்தான பணியில், பெரும் பொறுப்புக்களில் இதனை இயக்குவதில் இங்குள்ள தொழிலாளர் களின் பூர்ண சக்தியையும்,வல்லமையையும், ஆற்றலையும் அனுபவங்களையும் உபயோகித் துக்கொள்கிறோம். இந் நாள்வரை கிடைத்த அனுபவத்திலிருந்து எங்களுக்கு முழு வெற் றியும் கிட்டியிருக்கிறது என்பதைப் பெரு மையோடு கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த உலகில் வேறு எங்குமே காணமுடி யாத அற்புத அரிய சாதனைகள் இங்குள்ள தொழிலாளர்களின் அபூர்வத் திறன் மற்ற வேண்டிய யாவுமே இங்கு கிடைத்திருக் கின்றன.

இந்த வெற்றியின் பயனுக மேலும் இதன் அபிவிருத்தி அமோகமாகப் பெருகி வளரும். இன்று ஸ்தாபிதமாகும் இந்த "ரப்பர் ஆராய்ச்சி சென்டரின்" அஸ்தி வாரக்கல் நாட்டு விழாவில் தாங்கள் கலந்து கொண்டதற்காக இதயம் கனிந்து மகிழ்ந்து நிற்கிறோம்.

எங்கள் முழு முயற்சிகளையும் இந்த நற்பணிகளுக்காகவே அர்ப்பணித்துக்கொண் டிருக்கிறோம் என்று பிரதிக்கினை எடுத்துக் கொள்கிறோம். இந்நாட்டின் வளமும், சுபிட்சமும் பெருகி தொழிலாளர்களின் சக்தி இன்னதென்பதும் ஊர்ஜிதமாகி, எங் கள் தொழில் முன்னேற்றம் சிறப்பான பாதையில் சென்றுகொண்டிருக்கும் என நம்புவோமாக:

ஜவஹர்லால் நேருவின் சொற்பொழிவு:

முதலமைச்சர் அவர்களே, ஸ்ரீ செரியன் அவர்களே, ஸ்ரீ ஹாப்மென் அவர்களே, நண் பர்களே, இன்று காலை நான் டில்லியில் கண் விழித்துக்கொண்ட வேளையிலிருந்து எந்தப் பத்திரிக்கையைப் புரட்டினுலும் ஒரு முழுப் பக்க விளம்பரத்தைக் கண்டேன். அதுதான் என்னை சென்னைக்கு வரவழைத்து விட்டது. இங்கேயும் அவற்றையே காண் கின்றேன். அந்த விளம்பரங்களில் நான்

கூறியிருந்த வாசகங்களான, 'ஆராய்ச்சிக்கு முதலிடம் அளிக்க வேண்டிய முக்யத்வத்தையும், நாம் சுதந்திரத்திற்காக போராடிய நிகழ்சிகளையும்' விவரித்திருந்தது. நமக்கு ஆரம்ப முதலே ஆராய்சிபற்றி நினைவூட்டப் பட்டுவந்துள்ளது மனித உள்ளத்தைச் செப்பனிட்டு மூளையைக் கூருக்கி அந்த விஷயத்தைப்பற்றி நாம் ஆராய்ந்தாலும் உண்மையின் இருப்பிடத்தை நாம் கண்டுபிடித்தே ஆகவேண்டும். சமஸ்கிருதத்தில் 'ஜிஞாஸா' என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. விஞ்ஞானத்தின் அடிப்படை மூளை சதாசர்வகாலமும் காரண காரியங்களை கண்டுபிடித்து ஆராய்ந்தவண்ணமே இருக்கும். அதாவது உண்மையின் ஒரு பகுதியைக் காணும்போது, நீங்கள் ஏதோ கண்டு பிடித்துவிட்டதாக ஒரு உணர்ச்சி தோன்றினாலும் கூட மேலும் மேலும் உங்கள் வழியிலேயே சென்று கொண்டிருப்பதுதான் இந்த ஆராய்சி தத்துவத்தின் அற்புத செயலாகும்

ஆராய்ச்சி என்ற வார்த்தை !ஒருபுறமிருக்கட்டும் தொழிற்துறை முன்னேற்றத்தையும் விட, அதிகமான ஒரு காரியத்தை ஒரு நாடும், சமுதாயமும் வளர்ந்தோங்கிட மனிதகுலம் செழிப்பை, உன்னதமான லட்சியத்தை அடைவதற்கு அந்த ஆராய்ச்சி பயன்படவேண்டும். இந்த ஆராய்ச்சிக் கூடத்திற்கு அடிக்கல் நாட்ட ஒப்புக் கொண்டதிற்கு காரணம் திரு செரியனும் அவரது குடும்பத்தாரும் தொழிற்துறைக்கு சேவை புரிய முன் வந்துள்ளதும், அவர்களிடம் எனக்குள்ள பேரன்பும் காரணமாகும். இன்னொரு முக்கிய காரணம் சென்னை ராஜ்யப் பகுதிகளில் நான் எங்கு சென்றாலும் மலர்ந்த முகங்களை காண்கின்றேன். எல்லா தரப்பினரும் மகிழ்ச்சி பொங்க என்னை வரவேற்பது எனக்கு ஆனந்தத்தைக் கொடுக்கின்றது.

ஸ்ரீ காமராஜ் சர்க்காரின் சாதனை அளவிடற்கரியது. காமராஜ் தலைமையில் தென்னாடு துரிதகதியில் முன்னேறிக்கொண்டுள்ளது.

இந்தியாவிலுள்ள எல்லா ராஜ்யங்களும் முன்னேற வேண்டுமென்பதுதான் எனது ஆசை. சில வேகமாகச் செல்கின்றன. கடின உழைப்பின் மூலம் தான் நாம் வெற்றி காண இயலும் என்பதை யாரும் மறந்து விடக் கூடாது.

நாடு முழுவதும் பெருமைப் படத்தக்க இம் மாபெரும் கூட்டு முயற்சியில் சென்னை நகர தொழில் உலகம் நிச்சயமாக உயர்ந் தோங்கும். இது அனைவர்க்கும் நன்மை நல்கும் பணியாகும்.

டைரக்டர் K. M. பிலிப் அவர்களின் நன்றியுரை!

இந்த விழாவில் கலந்துகொண்ட அனைவருக்கும் பிரதமர் நேரு அவர்களுக்கும் எங்களது மனமார்ந்த நன்றியை செலுத்துகிறோம். இம் மாபெரும் தேசத்தின் அடிமைத் தளைகளை தகர்த்தெறிந்தவர் மட்டுமல்ல, பொருளாதார, சமுதாய, ஜனநாயக தத்துவங்களை வளர்த்து செழிப்புறச் செய்த சிந்தனையாளர் நேரு அவர்கள். ஒவ்வொரு இந்தியனின் உள்ளத்திலும் இந் நினைவு படிந்துள்ளது. அகில உலகமும் பண்டித நேருவின் குரலுக்கு செவி சாய்ப்பதை நாங்கள் உணர்கின்றோம். ஸ்ரீ காமராஜ் நாடார் அவர்கள் கடந்த காலத்தில் நிர்வாகத் திறமைகளுக்கும்! 'இட்லி'களுக்கும் பெயர் பெற்றிருந்த தமிழ்நாட்டை தொழிற்துறையில் மிக மிக உயர்த்திவிட்டார்.

மிஸ்டர் ஜேம்ஸ் எச். ஹாப்மேன் அவர்களுக்கும், ஸ்ரீ சி. சுப்ரமண்யம், ஸ்ரீ வெங்கிட்ராமன் ஆகியோர்களுக்கும் நாங்கள் மிக்க கடமைப் பட்டுள்ளோம்.

உங்கள் அனைவருக்கும் என் நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, பிரதம மந்திரி அவர்களுக்கு நீண்ட ஆயுளைத்தருமாறு இறைவனைப் பிரார்த்திக்கின்றேன்.

ஜெய்ஹிந்த்.

★

டிரைவர்கள் என்றால் கிள்ளுக் கீரைகளா?

உயிருக்கும் உடைமைக்கும் உத்திரவாதம் எங்கே?

வேலியே பயிரை மேய்கிறது!

ஆலப்புழை ஜில்லா பெரிய ஆஸ்பத்திரியில் பலத்த காயங்களுடன் அனுமதிக்கப்பட்ட ஒரு லாரி டிரைவர் கொஞ்ச நேரத்திற்குள் இறந்துவிட்டார்.

இதை ஒரு சட்டபூர்வமான கொலை என்று சொல்லலாம். போலீஸ்காரர்கள் பலமாக அடித்ததில் தான் இந்த மரணம் ஏற்பட்டது.

டிரைவர் ராமகிருஷ்ணன் தன் சொந்த ஊரான. நெய்யாற்றங்கராவிலுள்ள தன் தாயாரைப் பார்ப்பதற்காக திருச்சூரிலிருந்து வந்தார். சேர்த்தலையில் இறங்கினார். இங்கு தான் விதி விளையாடியது.

ஜூன் 17-தேதியன்று குடிபோதையிருந்ததாக சார்ஜ் செய்து போலீஸ் ஸ்டேஷனுக்கு அழைத்துச் சென்றனர்.

40 வயதான அந்த மனிதன் பூர்ண ஆரோக்கியத்துடன் லாக்கப்பில் நுழைந்தான். ஆனால் அவனை ஆஸ்பத்திரிக்கு எடுத்துச் செல்லும்போது முழுதும் நிலை குலைந்த மனிதனாக இருந்தான்.

குன்ஹி கிருஷ்ணன் லாக்கப்பிலிருக்கும் போது போலீசாரால் கொடுமையாகத் தாக்கப் பட்டான் என்பது நன்கு வெளிப்படுகிறது.

பத்திரிகை நிருபர்கள் ஆஸ்பத்திரியில் அவனைப் பேட்டி கண்டபோது தன்னை ஐந்து போலீஸ்காரர்கள் லாக்கப்பில் இருக்கும்போது கொடுமையாக ஈவு இரக்கமின்றி அடித்ததாகவும் தடியால் வயிற்றில் அடிக்கவே தான் மயக்கமடைந்து விட்டதாகவும் கூறினான்.

ஜில்லா மாஜிஸ்ட்ரேட்டிடம் மரண வாக்கு மூலம் கொடுக்கும்போது போலீஸ்காரர்கள் இறக்கமின்றிச் செய்த வன்முறைச் செய்கைகளைப் பற்றிக் கூறினான்.

இந்த டிரைவருக்கு நான்கு குழந்தைகளும், மனைவியும் 70 வயதான ஒரு வயோதிகத் தாயாரும் இருக்கின்றார்கள். அவர்களுக்கு இவனைவிட்டால் வேறு வழி கிடையாது.

இந்த சேர்த்தலை போலீஸ் ஸ்டேஷன் லாக்கப் விஷயம் இருக்கிறதே அது ரொம்ப பிரசித்தியான விஷயம்!

ஆஸ்பத்திரிக்கு முன்னால் கூடியிருந்த பெருந்திரளான மக்கள்முன் ஆலப்புழை டாக்சி டிரைவர் அசோசியேஷன் காரியதரிசி தமது பலத்த கண்டனத்தை தெரிவித்தார்

''நானும் ஒரு காங்கிரஸ்காரன் தான்'' என்று கூறிவிட்டு மேலும் அவர் சொன்னதாவது! 1963-ம் வருஷத்து கட்சி அங்கத்தினராக என்னை புதுப்பித்துக்கொண்டுள்ளேன். இப்போது இந்த ராஜ்யத்திலுள்ள நிலை மனித உயிர்களுக்குக் கொஞ்சம் கூட மதிப்பளிப்பதில்லை என்பதைச் சொல்லித்தானாகவேண்டும். என்னைப் போன்ற காங்கிரஸ்காரர்கள் இந்த நிலையை மாற்றவேண்டியது அவர்களுடைய கடமையாகும்.

டாக்சி டிரைவர்கள் கறுப்பு பேட்ஜ் அணிந்துகொண்டு போலீஸ் லாக்கப்பில் கொலை செய்யப்பட்டதிற்குத் தங்கள் கண்டனத்தைத் தெரிவிப்பதற்காக ஊர்வலம் வந்தனர்.

(ஆதாரம் : பிராட்வே டைம்ஸ்.)

லாரி டிரைவர்களுக்கு...!

எழுதியவர்: A. G. கோபாலகிருஷ்ணன், காரியதரிசி,
சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்.

(மோட்டார் வாகனச் சட்டம் (சென்னை) புஸ்தகம் இம்மாதத்தில் வெளிவரும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.)

டிரைவர்களுக்கான விஷயங்களின் ஜூன் இதழ் பிரசுரத்தின் தொடர்ச்சி :—

(டிரைவர்கள் லாரிகள் ஓட்டும் லைசென்ஸ் பெறும் முறை மிகமிக முக்கியம். ஆனால் தற்போதைய போக்குவரத்து நிர்வாக அலுவலகத்தில் நடக்கும் ஊழலில் தற்போதுள்ள டிரைவர்கள் லைசென்ஸ் பெற்றவர்கள், தகுதியுள்ள லாரி ஓட்டும் டிரைவர்களல்ல. உதாரணமாக, லாரிகளை ஓட்ட திறமை பெற்றிருந்தாலும் டிராபிக் சைன்கள் பற்றி பெரும்பாலும் டிரைவர்களுக்குத் தெரியாது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தில், டிராபிக் சைன்கள் ஆங்கிலத்தில் உள்ளதே ஒழிய, தமிழிலும் மற்ற பாஷைகளிலும் இல்லை. குருட்டுத்தனமாக இவ்விஷயத்தை அறிந்துகொண்டு தொழிலில் ஈடுபடுகிறார்கள். மாகாணத்திற்கு மாகாணம் லைசென்ஸ் கொடுக்கும் முறையிலும் பெரும் வித்தியாசம் உள்ளது. இதனால் எவ்விடத்தில் சுலபமான முறையில் பெற முடியுமோ அல்லது லஞ்ச வாயிலாக வெகு சுலபமாக பெறமுடியுமோ, அங்ஙனம் பெற்று இதுவரை லைசென்ஸ் உள்ள டிரைவர்களில் பெரும்பான்மையோர் தொழிலில் ஈடுபட்டு வருகிறார்கள். இதையெல்லாம் போக்க டிரைவிங் பள்ளிகள் வைத்து நல்ல முறையிலே டிரைவர்களை லாரிகளை ஓட்டச்செய்யலாம்.)

முக்கியமாக, போக்குவரத்துத் தொழிலில் லாரி டிரைவர்கள், மோட்டார் வாகன சட்டத்திற்கும் மீறி தொழிலை எப்படியே நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதனால் லாரி உரிமையாளர்களுக்கு பலவிதத்திலும் இன்னல்கள் ஏற்பட்டு வருகிறது முதன்மையாக, லாரிகளில் ஆட்களை ஏற்றும் பழக்கம் தான் இவையானது; பிரயாணிகளின் வாகனம் மாதிரி கருதி பணம் சம்பாதிக்கும் கருத்தேயாகும். ஆனால் அதே நேரத்தில் ஒரு அளவு என்பதும் கிடையாது.

இந்த ஆட்களையும், லாரிகளில் ஏற்றப்பட்டிருக்கும் சரக்குகளின் மேலேயே ஏற்றி உட்கார வைத்துக்கொண்டு போகிறார்கள். இதனால் சரக்குகளில் பெரும்பாலும் நாசமடைந்து விடுவதுடன், சில சரக்குகள் காணாமல் போவதற்கு இடமாவதுடன், வியாபாரிகள் அதை டிலவரி பெற்றுக் கொள்ளாமல் நஷ்ட ஈடு கோர வழியேற்படுகிறது. இதைவிட இன்னும் முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால் திடீரென்று ஏதாவது விபத்து ஏற்பட்டால் யார் பொறுப்பாளி என்று நினைக்காமல், விபத்துக்களில் ஆட்கள் இறந்துவிட்ட பிறகும்கூட, டிரைவர்கள் ஆட்கள் ஏற்றும் கெட்ட பழக்கத்திலிருந்து திருந்தக் காணோம்.

மூன்றாவதாக, டிரைவர்கள் வழியில் அனுவசிய லஞ்ச ஊழல்கள் மலியக் காரண கர்த்தாவாக இருக்கிறார்கள். நடைமுறைப் பழக்கத்தில் ஒப்புக்கொள்ள வேண்டியவை என்னவென்றால், ஒரு சிறிய விஷயமில்லாத குற்றத்திற்கு சுமார் 5 ரூ அல்லது 10 ரூ. அல்லது அதிகபட்சம் ரூ. 20 வரை கோர்ட்டில் அபராதம் செலுத்துவதற்குப் பதிலாக போக்குவரத்தில் இருக்கும் சோதனை அதிகாரிகளுக்கு ரூ 5 முதல் ரூ.10வரை லஞ்சமாகக் கொடுத்தால், குற்றமல்லாமல் ஆகிவிடலாம்என்ற எண்ணத்தைத் தவிர, டிரைவர்கள் அல்லது முதலாளிகளும் கோர்ட்டுக்குப்

போய் வாதாட 10 மடங்கு சிலவு ஆகுமே என்பதாலும், சுலபமாக முடியும் ஷி விஷயத்தை மேற்கொள்கிறார்கள். இதைத் தவிர்க்க என்ன வழியென்று கண்டுபிடித்து விலக்க யாரும் முன்வரவில்லை. தவிர்க்க என்ன வழியென்றால், சோதனை செய்யும் அதிகாரம் பெற்றவர்கள் மனட்சாட்சிக்கு உட்பட்டு சோதனையை செய்வார்களேயானாலும இவைகள் முற்றிலும் அகன்றுவிடும். அதே சமயத்தில் நீங்களும் ஒழுங்கான முறையில் திருந்தி நடந்தால் ஷி சிறு குற்றம்கூட ஏற்பட வழியில்லை. மேலும் மிக மிக முக்கியமாக டிரைவர்கள் எல்லோரும் அல்லது டிரைவர்கள் சங்கத்தின் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு முறையிட வேண்டியவை, எல்லாவித நடவடிக்கைகளையும் தமிழில் நடத்த வேண்டும். உங்கள் வழியில் சோதனை செய்யும் அதிகாரிகள் முதலியவர்கள் போலீஸ் நோட்டீஸை தமிழிலேயே எழுதித் தரும்படி கேட்க வேண்டும். ஏனென்றால், அப்போதுதான் அந்த நோட்டீசுக்கு பதில் ஆவன செய்ய முடிவதுடன் குற்றங்கள் உண்மைதானா? என்று பார்த்து திருத்திக்கொள்ள முடியும்.

நமது சென்னை மோட்டார் வாகன சட்ட விதிகள் புத்தகம் சுமார் 10 வருட காலமாக அரசாங்கம் அச்சிட்டு வெளியிடவில்லை. இதனால் எவ்வளவு இன்னல்களை டிரைவர்கள், லாரி தொழிலாளர்களாகிய நாம் அனுபவித்திருப்போம் என்பது சிந்தனைக்குரிய விஷயமாகும். அவ்வப்போதுள்ள சட்டங்களையும் சட்ட திருத்தங்களையும் தமிழில் வெளியிடுமாறு, டிரைவர்களாகிய நீங்களும் உங்கள் சங்கத்தின் மூலம் அரசாங்கத்தினரிடம் முறையிட வேண்டும்.

மேலே கூறியுள்ள குற்றங்கள் ஏற்படாமல் இருக்க டிரைவர்களாகிய நீங்கள் கவனித்து நடந்துகொள்வீர்கள் என்று எண்ணி இதைக் கூறலானேன்.

போன்: 3009, 2037

பாண்டியன் லாரி புக்கிங் ஆபீஸ்,

(லாரி பார்வேடிங் ஏஜண்ட்ஸ் & டிரான்ஸ்போர்ட் கண்டராக்டர்ஸ்)

சூரமங்கலம் மெயின் ரோடு,

செவ்வாய்ப்பேட்டை, சேலம்-2.

ரெகுலர் சர்வீஸ்

சேலம் To : உளுந்தூர்ப் பேட்டை, விழுப்புரம், திண்டிவனம், செங்கல்பட்டு, மதராஸ்

சேலம் To : பண்ருட்டி, கடலூர், பாண்டிச்சேரி

சேலம் To : விருத்தாச்சலம், சிதம்பரம், நெய்வேலி

பார்ட்னர்கள் :

K. M. ராமசாமி, P. R. ரத்தினம்.

லிமிடெட் கம்பெனிகளுக்கே பஸ் 'பர்மிட்' கொடுக்கவேண்டுமா ?

தொழிலுக்கு புதிதாக வரும் உள்ளூர் வாசிகளுக்கு முதலிடம் கொடுக்கவும்.

'டிரிப்யூன'லின் திட்டவட்டமான தீர்ப்பு.

ராஜ்ஜிய போக்குவரத்து 'அப்பலட் டிரிப்யூனல்' அதிகாரி ஸ்ரீ எம். பாலகிருஷ்ண மேனன் எம். ஏ. பி. எல். அவர்கள் வழங்கிய ஒரு தீர்ப்பில் சில முக்கியமான விஷயங்களைச் சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்.

ராமனுதபுரம் ஜில்லா ஆர். டி. ஏ. பிர யாணிகள் பஸ் பர்மிட் ஒன்றுக்கு — சிவகாசி டவுன் சர்வீஸ் ரூட் நெ. 2-ஐ, பெரிய நாய்க்கன்பட்டியிலிருந்து திருத்தங்கல் வரை செல்ல, தளவாய்புரம் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் பிரைவேட் லிமிட்டெட்டிற்கு 31—3—62-ல் அனுமதி அளித்தார். இந்த முடிவை எதிர்த்து, ஆறு 'அப்பீல்' கள் டிரிப்யூனல் லின் முன் விசாரணைக்கு வந்தன. அப்பீல் செய்து கொண்டவர்களில் கே. வி. கோவிந்த சாமி ஒருவர்.

ஸ்ரீ எம். பாலகிருஷ்ணமேனன், எம். ஏ. பி. எல். அவர்கள் விரிவாக ஆராய்ந்து விமர் சித்திருக்கிறார். அவற்றின் சாரத்தைக் கீழே தந்திருக்கிறோம்.

ஆர். டி. ஓ. வழங்கியுள்ள இந்த 'பர்மிட்' டில் கண்டுள்ள டவுன் பஸ்ஸின் இந்த ரூட் ஐந்து மைல் ஏழு பர்லாங் ஆகும், மோட்டார் வாகன சட்டம் அவ்வப்போது அரசாங்கத் தின் 'திருத்தங்களுக்கு உட்பட்டு, கெஜட்டில் அவைகள் பிரசுரமாகி தற்போது நடை முறையில் பின்கண்டவாறு கையாளப்பட்டு வருகிறது. பதினைந்து மைல்கள் வரை 'ஷார்ட் ரூட்' என்றும், பதினைந்திலிருந்து எழுபத்தைந்து மைல்கள் வரை 'மீடியம் ரூட்' என்றும், எழுபத்தைந்திலிருந்து இரு நூற் றைம்பது மைல்கள் வரை 'லாங்ரூட்' என்றும் குறிக்கப்படுகிறது. சிறு 'ரூட்'டுகளை புதிதாக பஸ் தொழிலில் புகுவோருக்கு தந்து ஊக்க மளிக்க வேண்டும் என்றும் ஒன்றிலிருந்து நான்கு பஸ்கள் வைத்திருப்போர்க்கு 'மீடியம் ரூட்' கள் என்றும், 4-வது பாராவில் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது.

புதிதாக வருவோருக்கு, சிறு ரூட்களை— டவுன் பஸ்களைத் தருவதானல் பொது மக்க ளுக்கு ஏதாவது ஆட்சேபணை இருக்குமோ என்பதை முதலில் கவனிக்கலாம். நடை முறையில் தற்போது உள்ள சில நிபந்தனை கள் என்னவென்றால்:—

ஒரே 'ரூட்' டில் பல கம்பெனிகளை இயங் கச் செய்வதால் போட்டிபோட்டுக்கொண்டு வண்டியைச் செலுத்த நேரிடும்.

பொதுமக்கள் நன்மையை கருதிக் கொண்டு பல அதிபர்களின் பஸ்களை ஒரே மார்க்கத்தில் செல்லுவதைத் தவிர்ப்பது. நான்முந்தி, நீ முந்தி, என்று ஓட்டுவதால் ஆபத்துகள் விளையும். ஒரு சர்வீஸை திறமை யுடன் நடத்துவதற்கு வேண்டிய வசதிகள், சாலைகள் குறுகியவாறு இருந்தால் பல கம் பெனிகளையும் அனுமதிக்காமல் இருத்தல் இன்னும் சில விஷயங்களையும் கருத்தில் வைத்துக்கொண்டு பரிசீலிப்பது.

இங்கே 'அப்பீலு'க்கு வந்திருக்கிற 'ரூட்' டவுன் சர்வீஸ் என்றாலும் முதல் தடவை யாக ஆரம்பிக்கப்படுவதால் அந்த பிரச்னை இங்கு எழவில்லை. வெளியூர் செல்லும் பஸ் கம்பெனிக்காரர்களும் ஆட்சேபிக்க இட மில்லை. சிவகாசி முனிசிபல் சேர்மன் அவர் களும் தம்முடைய குறிப்பில் கூறி இருப்ப தாவது:— "எங்கள் நகரத்தில் டவுன் சர்வீஸ் இல்லாததால் இங்குள்ள தொழி லாளர்களும், பொதுமக்களும் பல சங்கடங் களுக்கு ஆளாகிறார்கள். மழை துளி பெய்து விட்டால் ஜட்கா வண்டிக்காரர்கள் எக்கச் சக்கமாக வாடகை கேட்கிறார்கள். குறைந் தது இரண்டு பஸ்ஸாவது போட்டால் நல்லது" இரண்டொரு பஸ் வைத்திருப் பவர்களையும், புதியவர்களையும் தொழிலுக்கு சேவை செய்ய சந்தர்ப்பம் அளிக்கவேண்டும். இதனை நீதிபதிகள் சிலர் தங்கள் தீர்ப்புக் களின் வாயிலாக இதற்குமுன்னரும் எடுத்து காட்டி இருக்கிறார்கள்.

நீண்ட காலமாக நிறையப் பஸ்களைக் கொண்ட பெரிய கம்பெனிகளே சிறப்பாக நடத்துவார்கள் என்றும், மற்றவர்களால் அது முடியாது என்றும் கூறுவதை ஏற்றுக் கொள்வதற்கு இல்லை. 'பர்மிட்' தந்தால் எல்லாருமே சிறப்பாக ஓட்ட வேண்டும், என்றே நினைப்பார்கள். அப்படியே நடத்து வார்கள். பரம்பரை வாரிசு கொண்டாட ஒன்றுமேயில்லை.

இந்த அப்பீல்தாரர்களில் ஒருவருக்கு மூன்று பஸ்கள் இருக்கிறதென்றும், 'ஒர்க் ஷாப்'பும் சிவகாசியிலே இருக்கிறதென்றும், ஆகவே அவருக்கு கொடுப்பதுதான் நியாயம் என்றும் கேட்கிறார்கள். இன்னொருவருக்கு ஐந்து பஸ்களும், 'ஸ்பேர் பஸ்' இரண்டும் இருக்கிறதென்றும், இதுவரை எந்தவிதக் குற்றச்சாட்டும் மோட்டார் வாகனச் சட்டப் படி அவர்மேல் கிடையாதென்றும் விவாதத் தில் கூறப்பட்டது. இன்னொருவர் 'ஜீப்' சர்வீஸ் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறவர். எனக் குத்தான் தரவேண்டும் என்கிறார். இன்னும் சிலர் லிமிடெட் கம்பெனிக்காரர்கள். லிமி டெட் கம்பெனிகளுக்கு ஆர். டி. ஏ. மீட்டிங் கில் 'மார்க்' போடுகிறார்கள். 'எங்களுக்கு அதிக மார்க்' என்கிறார்கள்.

இங்கே ஸ்ரீ கே. வி. கோவிந்தசாமிக்கு பர்மிட் வழங்காததற்கு காரணத்தை ஆர். டி. ஏ. வின் குறிப்பில் பின் வருமாறு கூறி இருக்கிறது. "இவருக்கு பணவசதி போதாது. பொருளாதார நிலை நல்லபடி யாக இல்லாதவர்க்கு எப்படி 'பஸ்' பர்மிட் வழங்குவது? டவுன் சர்வீஸை நடத்த நிறைய பணம் வேண்டுமே? வருமானவரி 'கிளியரன்ஸ்' சர்டிபிகேட் கேட்டோம். தந் தார் ஆனால் சிறு அளவு பூமிதான் இருக் கிறது. அந்த சொத்தும் மனைவிபேரில் இருக் கிறது. ஆகவே தள்ளுபடி செய்தோம். ஆர். டி. ஏ. வின் இந்த வாதத்தை ஸ்ரீ பால கிருஷ்ண மேனன் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அவர் தீர்ப்பில் ஆணித்தரமாக பொருளா தார நிலை என்றால் என்ன என்பதற்கு விளக்கம் தந்திருக்கிறார். "ஒரு ஆசாமி ஐ. பி. கொடுத்து விட்டாரென்றால் கையில் காசில்லை என்று அர்த்தம். கடன் 'டிகிரி'கள் பைசல் செய்யப்படாமலேயே போய்விட்டன என்றால் அவரிடம் பொருள் இல்லை என்பது பொருள். கடனுக்கு ஒருவர் வாகனத்தை வாங்கி நடத்தினால் — ஏன் அப்படி நடத்தக் கூடாது? அவ்விதம் வாங்குவதைக் 'கடன் காரர், அவர் கையில் பணம் ஏது?' என்று ஒதுக்கித் தள்ளிவிட முடியுமா? 'பணவசதி' யின் இலக்கணத்தை அதிகாரிகள் சரிவரத் தெரிந்து கொண்டு சட்டம் தெளிவாக கூறி யுள்ளவைகளை மனதில் வைத்து காரியம் பண்ணவேண்டும். நீதிபதி ஸ்ரீனிவாசன் அவர்கள் அளித்த தீர்ப்பு ஒன்றை எடுத்துச் சொல்கிறேன். "ஒருவர்மேல் பல 'டிகிரி' கள் இருக்கலாம். ஆனால் பலபேருக்கு அவர் கடன் தர வேண்டும். என்பதனால் அவர் பஸ் பர்மிட் பெற லாயக்கானவர் அல்ல என்று சொல்ல முடியாது. நூறு ரூபாய்கூட ஒரு கடன்தான். ஒருவர் நூறு ரூபாய் 'டிகிரி'யை அடைக்காமல் விட்டுவைத்துக் கொண்டிருந்தால் அவரை 'பெரிய கடன் காரர்' என்று சொல்லலாமா?

இன்னும் இந்த கோவிந்தசாமியைப்பற்றி என்னவெல்லாமோ குற்றச்சாட்டைக் கிளப்புகிருர்கள். இவருக்கு லாரிகள் இருந்தன விற்றுவிட்டார். அந்தப் 'போட்டோ'வையே நான் காட்டுகிறேன் என்கிருர் ஒரு அப்பீல் தாரர். இவருக்கு சொந்தமாக ஒன்றும் கிடையாது, எல்லாம் 'பினமி' என்கிருர்கள். நான் அந்த விஷயங்களுக்குள் புகுந்து ஆராய விரும்பவில்லை. இவர் பஸ் துறைக்கு புதியவர். உள்ளூர்வாசி. புதியவரை, உள்ளூர்க்காரரை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்பது என் எண்ணம். லிமிடெட் கம்பெனிகளுக்கே பஸ்கள் தரவேண்டும் என்கிற கட்டாயமில்லை. ஆகவே ஆர். டி. ஓ. செய்த முடிவு சரியல்ல. அதனை ரத்து செய்து விட்டு ஸ்ரீ கே. வி. கோவிந்தசாமிக்கு இந்த டவுன் சர்வீஸ் பஸ் பர்மிட்டை வழங்குகிறேன். இன்னும் நாலு மாதத்திற்குள் பஸ்ஸை இயக்க ரிஜிஸ்டிரேஷன் சர்டிபிகேட்டைச் சமர்ப்பிப்பாராக.

பஸ் தொழிலுக்கு புதியவரான, லிமிடெட் கம்பெனி அல்லாத அதிபர் ஸ்ரீ கே. வி. கோவிந்தசாமி அவர்களுக்கு 'டிரிப்யூன'ல் அப்பீலில் வெற்றி கிடைத்திருக்கிறது.

'பிட்னஸ்' சர்டிபிகேட் இல்லை என்பதற்காக பஸ் பர்மிட்டையே ரத்துசெய்யலாமா?

சட்டப்பிரச்னையில் ருசிகர வழக்கு.

உத்தர் பிரதேசத்தில் ஸ்ரீ புரான்சிங் என்பவருடைய பஸ் பர்மிட்டை, வண்டியை 'செக்' செய்தபோது 'பிட்னஸ் சர்டிபிகேட்' காலாவதியாகிவிட்டது என்ற காரணத்திற்காக, அந்த பிராந்திய போக்குவரத்து அதிகார்ரி பஸ் பெர்மிட்டை (செக்ஷன் 60-ன்படி) ரத்து செய்தார். இதை ஆட்சேபித்து சிங் செய்து கொண்ட விண்ணப்பத்தை ராஜ்ய போக்குவரத்து அதிகாரி 5-10-56-ல் தள்ளுபடி செய்து கீழ் அதிகாரி செய்த முடிவை ஊர்ஜிதம் செய்தார். அதன் பிறகு சிங், ஹைகோர்ட்டுக்கு அப்பீல் செய்தார். சிங்கின் வழக்கறிஞர் பல நுட்பமான சட்டப் பிரச்சினைகளை விளக்கினர். நீதிபதி தம்முடைய தீர்ப்பில் விரிவாக சட்ட நுணுக்கங்களை ஆராய்ந்திருக்கிருர். செக்ஷன் (60-ல்) கண்டுள்ளவாறு பிரிவு 38-ல் குறிப்பிட்டுள்ளபடி 'பிட்னஸ்' சர்டிபிகேட் இல்லாமல் ஒரு வண்டி இயங்கவே கூடாது. அப்படி ஓடுகிற வண்டியை ஒரு வாகனமாகவே கருதக் கூடாது. 'பிட்னஸ்' சர்டிபிகேட் புதுப்பிக்கவில்லை என்பதற்காகவோ அல்லது 'பிட்னஸ்' சர்டிபிகேட் இல்லாமலேயோ ஒருவர் சட்டத்திற்குப் புறம்பாக நடந்து கொண்டால்' தண்டிப்பதற்கு வேறு பிரிவுகள் இருக்கிறன. இந்த செக்ஷனை உபயோகித்து 'பர்மிட்டை' ரத்து செய்ய பிராந்திய போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு அதிகாரம் கிடையாது. வழக்கில் பஸ் உரிமையாளர் மீது, பிரயாணிகளை 'பிட்னஸ் சர்டிபிகேட்' புதுப்பிக்காத வண்டியில் ஏற்றிச்சென்றது தப்பு என்றும், அவர் 'செக்' செய்த இடத்தில் தவறுதலாக நடந்து கொண்டார் என்றும் மேலும் பல காரணங்கள் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. விண்ணப்பதாரார், தம்முடைய வண்டியை ஆர். டி. ஓ. ஆபீசுக்கு கொண்டுபோகிறபோது இப்படி செய்தார்கள் என்றும், பழைய வாகனத்திற்குப் பதில் புது வாகனம் போட அனுமதி கேட்டிருந்தார் என்றும் சொல்லியிருக்கிருர். இங்கே முக்கியமாக கவனிக்க வேண்டிய விஷயம் செக்ஷன் (60) ல் உள்ள பிரிவு 38 ன் படி 'பிட்னஸ் சர்டிபிகேட்' காரணம் காட்டி 'பர்மிட்டை' ரத்து செய்வது நியாயம் அல்ல. அதற்கு அதிகாரம் இல்லை. சிங்கிற்கு சாதகமான தீர்ப்பு கிடைத்தது.

போன் : 3731.

R. கிருஷ்ணன் & சன்,

லாரி புக்கிங் ஏஜண்ட்ஸ்,

செவ்வாய்ப்பேட்டை, சேலம்.

★

திருப்பூர், ஈரோடு, கோயமுத்தூர், பொள்ளாச்சி,
உடுமலைப்பேட்டை, திருச்சி, பெங்களூர், சென்னை மற்றும்
ஆந்திரா, மைசூர், பம்பாய் மாநிலங்களிலுள்ள எல்லா
ஊர்களுக்கும் சரக்குகள் ஏற்றி அனுப்புகிறோம்.

தங்கள் சரக்குகளை சிறந்த முறையில் சேதாரமின்றி
எடுத்துச்செல்ல எங்களையே நாடுங்கள்.

★

Prop. R. கிருஷ்ணன்.

தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனத்தின் 3-வது கமிட்டிக் கூட்டம்.

தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனத்தின் 3 வது கமிட்டிக் கூட்டம் 21—7—63 ஞாயிற்றுக்கிழமையன்று கோவை ஜில்லா மேட்டுப்பாளையத்தில் நடை பெற்றது. அக்கூட்டத்திற்கு சம்மேளனத்தின் தலைவர் **திரு. S. R. குப்புசாமி செட்டியார்** அவர்கள் தலைமை வகித்தார். பல நகரங்களிலிருந்தும் இருநூறுக்கும் மேற்பட்ட பிரதிநிதிகள், பார்வையாளர்கள் ஆகியோர் வருகை தந்து கூட்டத்தைச் சிறப்பித்துக் கொடுத்தார்கள். சம்மேளனத்தின் பொதுக் செயலாளர் **திரு. S. C. V. கோபால்** அவர்கள் அனைவரையும் வரவேற்று நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்ட பின்னர், நிகழ்ச்சி நிரலில் கண்டுள்ள விஷயங்களை விளக்கி, அதற்காக சம்மேளனம் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துக் கூறியபின் பிரதிநிதிகளின் அபிப்பிராயங்களை தெரிவிக்குமாறு கேட்டுக் கொண்டார்.

திருச்சியைச் சேர்ந்த **திரு. பாலசுப்ரமண்யம்** அவர்கள் வாகன அதிபர்களில் பலர் இவ்வளவு நெருக்கடியான கட்டத்திலும் ஒற்றுமையுணர்வு இல்லாது இருப்பதற்காக வருத்தம் தெரிவித்துக் கொண்டதோடு, 'வேக எல்லை' (Speed Limit) மணிக்கு 25 மைல்கள் என்றிருப்பதை 30 மைல்களாக மாற்ற அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ள வேண்டுமென்று யோசனை கூறினர்.

சேலம் **திரு. நல்லப்ப முதலியார்** அவர்கள், தாலுகா சங்கங்கள் ஜில்லா சங்கங்களுடனும், ஜில்லா சங்கங்கள் சம்மேளனத்துடனும் இணைந்து செயல்பட்டால்தான் ஒழுங்கு முறையில் பணியாற்ற இயலும் என்று குறிப்பிட்டார்.

திருச்செங்கோடு **திரு. அங்கமுத்து** அவர்கள் திருச்செங்கோட்டில் 'ஓவர்லோடு' பிரச்னை ஒழிக்கப்பட்டு விட்டதால் வாடகை உயர்ந்திருப்பததை எடுத்துக் கூறி ஆரம்ப கால சிரமங்களை சகித்துக் கொண்டு இந்தப் பழக்கத்தை அறவே ஒழித்தால் பின்னல் நன்மை கிடைக்கும் என்றார். விபத்துக்களைத் தடுக்க பட விளக்கங்கள் மூலம் சுவரொட்டிகள் அச்சிட்டு பொதுஜனங்களும் டிரைவர்களும் விபத்தின் கொடுமையை உணருமாறு செய்ய வேண்டுமென்றார்.

கோயம்புத்தூர் **திரு. கிருஷ்ணய்யர்** அவர்கள் ஆந்திராவிலிருந்து 130 மூட்டை ஏற்றிக்கொண்டு ஆந்திரா லாரிகள் வருகிறது அதை அப்படியே மாற்றி கொண்டால்தான் நமது லாரிகளுக்கு லோடு கிடைக்கிறது. அப்படியே 130 மூட்டை ஏற்றிக்கொண்டால் ஓவர் லோடு வருகிறது. லோடு கிடைக்காத காரணத்தால் சில லாரிகளில் அப்படியே ஏற்றிகொண்டு ஓவர் லோடு கேஸ்களிலும் அகப்பட்டுக் கொள்ளவேண்டிய நிலையிலிருக்கிறோம். இந்தநிலை சித்தூர் எல்லைகளிலும், செங்கல்பட்டு எல்லைகளிலும், சர்வ சகஜமாக நடக்கிறது, இதை தடுக்க வேண்டும். அதே போல் மலபாரிலிருந்து மரங்களை ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொண்டு மலபார் லாரிகள் வருகிறது. லோடு சரியாக கிடைக்கவில்லை என்ற காரணத்தால் அதை அப்படியே மாற்றிக் கொண்டால் நமது லாரிகள் ஓவர் லோடு கேஸ்களில் அகப்பட்டுக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. இது சர்வ சகஜமாக கோயம்புத்தூர் ஜில்லா எல்லைகளில் நடக்கிறது. மேல்கண்ட எல்லைகளில் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுத்தால் ஓவர்லோடு தடுக்கலாம் என்று சொன்னர்.

திருப்பூர் R. குமாரசாமி அவர்கள் டவுன் எல்லேக்குள் கால் நடைகள் (ஆடு, மாடு, கழுதை, நாய், பன்றி) பாதுகாப்பில்லாமல் திரிகின்றன. இவைகள் போக்கு வரத்திற்கு இடைஞ்சல் செய்வதுடன் ரோடு விபத்துக்கும் காரணமாக இருக்கின்றது இதற்கு நகராட்சி மன்றங்கள் இவைகளே வைத்திருக்கின்றவர்கள் சட்ட பூர்வமாக வைத்துக் கொள்ளும்படி செய்வதுடன் போலீஸும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ருர். லாரி என்ருலே பொது ஜனங்கள் தப்பான அபிப்பிராயம் கொண்டுள்ளார்கள் அதை மாற்றுவதற்கு பத்திரிகை மூலமும், பள்ளிகளிலும் பிரச்சாரம் செய்ய வேண்டும். லாரி டிரைவர்களுக்கும் இதை அறிவுறுத்த வேண்டும் என்று சொன்ஞர்.

சில மெயின்ரோடுகள் ஒரு லாரி போகும் அளவுக்கு தார் ரோடும், மீதி இரண்டு பக்கம் மண் ரோடும் இருக்கிறது. இதனுல் மழை காலங்களில் எதிர்வண்டி வரும் பொழுது ரோடு ஓரமாக லாரி போனுல் ரோடு விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது. இதைத் தடுப்பதற்கு இரண்டு வண்டி போகிற அளவுக்கு தார் ரோடு போடும்படி அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ள வேண்டும் என்ருர்.

நீலகிரி ஜில்லா **திரு. சுப்பு செட்டியார்** அவர்கள் ஓவர்லோடை அரசாங்கம்தான் அதிகாரம் மூலம் தடுக்கவேண்டும் என்றும், நீலகிரி ஜில்லாவில் ஓடும் வண்டிகள் மலேப் பிரதேசமாக இருப்பதால் அதிக லோடுபோட முடியாது என்றும், நீலகிரி லாரிகளுடன் R. L. W. அளவிற்கு P. L. W. எடையை உயர்த்துவது மேல்படி லாரி உரிமையாளர்கள் அபிப்பிராயத்திற்கு அரசாங்கம் விட்டுக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும்சொன்ஞர்.

சங்கரி பழனி வேலப்பன் நியாயத்திற்கு புறம்பாக ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு 2 P. சர்வீஸ் சார்ஜ் பெட்ரோல் பங்க் வியாபாரிகள் வசூலிப்பதை உடனே தடுத்து நிறுத்தும்படி அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்றும் ஒவ்வொரு முக்கிய ஊர்களிலும் ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் கோவாப்ரேடிவ் சொசைட்டி ஆரம்பிக்கவேண்டும் என்றும் அதன் மூலம் நியாய விலேக்கு சாமான் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்து கொள்ளலாமென்று சொன்ஞர்.

பொள்ளாச்சி **திரு. பெரியசாமிக் கவுண்டர்** அவர்கள்ஓவர்லோடுக்கு முக்கிய காரணமாக இருப்பவர்கள் புரோக்கர்கள் என்றும் அதற்கு உடந்தையாக சில போலீஸ் இருக்கின்றது என்றும் நாம் லோடுக்கு போட்டியிடாமல் இருந்தால் இதைக் கட்டுப்படுத்தலாம் என்றும், அரசாங்கத்தை ஆவன செய்யும்படி கேட்டுக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் சொன்ஞர். மற்ற மாநில வண்டிகள் ஓவர்லோடு கொண்டுவருவதை தடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொன்ஞர்.

திரு **O. பழனியப்பன்** ரோடு அபிவிருத்தி கமிட்டிக்கு போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் கொடுத்துள்ள யோசனேகள் நல்லது என்றும் அதை வரவேற்க வேண்டும் என்றும் 3 வருஷத்திற்கு புதிய லாரி பர்மிட் கொடுக்காமலிருக்கும்படி அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ள வேண்டுமென்று பேசினுர்.

நீலகிரி **A. T. C.** அவர்கள் ஓவர்லோடுக்கு முக்கிய காரணம் டிரைவர்கள் தான். முதலில் டிரைவர்களேக் கட்டுப்படுத்தினுல் ஓரளவுக்கு நல்லது என்றும் நீதிஸ்தலங்களில் ஓவர்லோடு கேசுக்கு டிரைவருக்கு அபராதம் விதிப்பதை விட்டு ஒருமாதம் அல்லது 2 மாதம் சஸ்பண்டு செய்தால் ஓவர்லோடு குறையும் என்று சொன்ஞர். நீலகிரி ஜில்லா மலேப்பிரதேசம் ஆதலால் இங்கே ஓடும் லாரிகளுக்கு R. L. W. அளவுக்கு P. L. W. உயர்த்துவது லாரி உரிமையாளர் அபிப்பிராயத்திற்கு விட்டுவிட வேண்டும் என்று சொன்ஞர்.

சேலம் **பாபு கோபால்** அரசாங்கத்திற்கு சொல்லவேண்டிய எல்லா விஷயங்களேயும் அந்தந்த கிளே சங்கங்கள் சொல்வதை விட்டு நமது சம்மேளனத்தின் மூலம் சொன்ஞல் தான் நமக்கு ஆகவேண்டிய வேலேகள் முடி

வதற்கு சௌகர்யமாக இருக்கும் என்றும் அதுதான் முறை என்றும் சொன்னார். நமது சம்மேளனத்தின் சார்பாக ஒரு பத்திரிகை நடத்தவேண்டும் என்றும் பத்திரிகை ஆரம் பிக்கும் வரையில் தகவல்களை சேகரித்து கடிதம் மூலம் அனுப்ப வேண்டும் என்றும் பேசினார்.

சேலம் **சின்னசாமி** ஓவர்லோடுக்கு காரணம் போலீஸும் சில டிரைவர்களும் என்பதை ஒப்புக்கொள்ள முடியாது. லாரி உரிமையாளர்கள்தான் காரணமாக இருக் கிறார்கள் என்றும் இனிமேல் என்னுடைய சொந்த பங்கில் 2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜ் இல் லாமல் போடும்படி ஏற்பாடு செய்கிறேன். அடுத்து கோயம்புத்தூரில் U. B. S. பங்கிலும் 2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜ் இல்லாமல் போடுகிறார் கள். அதை லாரி உரிமையாளர்கள் உப யோகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் சொன்னார். அடுத்து கேரள மந்திரி சேலத் திற்கு வந்தபொழுது சேலம் ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் கொடுத்த மகஜரை விளக்கி பொதுகாரியதரிசி சொல்வார் என்று சொன்னார்.

மேட்டுப்பாளையம் **கரிவரத சுவாமி** அவர்கள் தமிழ் நாட்டிலிருந்து இவ்வளவு அதிகம் பிரதிநிதிகள் வந்து என்னையும் மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தையும் கௌரவித்தது எங்கள் வயிறு நிறைய பால் ஊற்றியது போலிருக்கிறது. மிகவும் சந்தோஷத்துடன் உங்களை வரவேற் கிறேன். ஓவர்லோடு குறைய வேண்டு மானல் மோட்டார் 73 விதியை போலீஸ் இலாகா அமுல்படுத்த வேண்டும். அதற்கு நமது பொது காரியதரிசி கனம் மந்திரிகளை சந்தித்து மேற்படி சட்டத்தை அமுல் செய் யும்படி செய்ய வேண்டும். இதைச் செய்யா விட்டால் ஓவர்லோடு நிறுத்தமுடியாது. சேலம் நல்லப்ப முதலியார், தாலுகா சங்கங் கள் ஜில்லா சங்கத்தில் சேரவேண்டும் என்றும், ஜில்லா சங்கங்கள் சம்மேளனத் துடன் சேரவேண்டும் என்றும் சொன்னார். நல்லப்ப முதலியார் அவர்கள் நீண்ட கால மாக லாரி உரிமையாளர்களுக்காக பாடு பட்டு வந்தவர்; வருகிறவர். அவர் சொல் வதை நாம் ஏற்றுக்கொள்வது நல்லது. ஆனல் பல ஜில்லாக்களில் சங்கங்களே இல்லாமலும், சரியாக வேலை செய்யாமலும் இருக்கிறது. நன்ருக வளர்ந்த ஜில்லாவில் நல்லப்ப முதலியார் சொன்ன யோசனையை அமுல்நடத்தலாம். மீதி ஜில்லாக்களில் பொதுவாக சம்மேளனம் நடவடிக்கை எடுத்து வளர்க்க பாடுபடவேண்டும் என்று சொன்னார்.

பொதுச் செயலாளர் அவர்கள் கமிட்டி மெம்பர்கள் எழுப்பிய பிரச்சினைக்கு பதில் சொல்லவேண்டுமெனத் தலைவர் சொன்ன தின்பேரில் விளக்கம் தர ஆரம்பித்தார்.

லாரி உரிமையாளர்களே, நாம் இது வரையில் இவ்வளவு ஒற்றுமையாகவும் நம் முடைய பிரச்சினைகளை பற்றி யோசித்தது கிடையாது. இந்த நிலை வந்ததிலிருந்தே நமது தொழிலில் கண்டிப்பாக முன்னேற்றம் ஏற்படும் என்றும் நம்புகிறேன். நாம் ஒற்றுமையுடன் நல்ல பண்புடன் இருந்தால் கண்டிப்பாக நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் கஷ்டம் தீரும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. இங்கு பலர் பல பிரச்சினைகளை எழுப்பினார்கள். ஒவ்வொன்ருக விளக்கம் தருவது நல்லது என்று நினைக்கிறேன்.

முதலில் ஸ்தாபனம் பற்றி எடுத்துக் கொள்வோம். நாம் வரி உயர்வை எதிர்த்து 30—9—62 ம் தேதியில் தொழில் நிறுத்தம் செய்தோம். மத்திய ஸ்தாபனம் ஒன்று நமக்கு கிடையாது. இருந்தாலும் வெற்றி கரமாக தொழில் நிறுத்தம் செய்தோம். மத்திய ஸ்தாபனம் ஒன்று இருந்தால்தான் நல்லது என்று எல்லோரும் நினைத்து ஏற் பாடு செய்ய முனைந்தோம். நமது சென்னை இராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தை மத்தியப்படுத்தி வேலைகளை செய்யலாமென்று நினைத்து அதன் தலைவரையும், காரியதரிசி யையும் கேட்டுக் கொண்டோம். ஆனல் அவர்கள் மேற்படி சங்கத்தின் சட்டதிட்டங் கள் அதற்கு வழி செய்யவில்லை என்ற

காரணத்தால் முயற்சி எடுக்காத நிலையி லிருந்தார்கள். பிறகு பலர் முயற்சி எடுத்து சென்னையில் 15—3—63-ல் கூடி தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம் என்று ஆரம்புத்தோம். சட்டதிட்டங்கள் வகுத்துக் கொண்டோம். அடுத்து வேலூரில் 21-4-63ல் நமது சம்மேளன கமிட்டிக் கூட்டம் கூடி செம்மைப்படுத்தி இன்று இங்கே கூடியிருக்கிறோம். சம்மேளனம் ஏற்படுத்தி கடந்த 5 மாதத்தில் பல பிரச்சினைகளை கிளை சங்கங்கள் அனுப்பியிருக்கிறது. அதை சம்மேளனம் முடித்தும் இருக்கிறது. அரசாங்கமும், மாநில போக்குவரத்து அதிகாரிகளும், மாநில போலீஸ் அதிகாரிகளும் நமக்கு பல விதத்தில் உதவியாக நமது கோரிக்கைகளுக்கு சாதகமாக இருந்தார்கள் என்பதை சொல்லி கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். சேலம் நல்லியப்ப முதலியார் அவர்கள் தாலுக்கா சங்கங்கத்துடன் இணைந்து ஜில்லா சங்கங்கள் சம்மேளனத்துடன் இணைக்க வேண்டு மென்று சொன்னார். ரொம்பவும் நல்ல யோசனைதான் இது. நன்றாக சங்கம் வளர்ந்துள்ள கோயம்புத்தூர், சேலம் ஜில்லாக்களுக்கு பொருந்தும். ஆனால் தாலுகா சங்கமே இல்லாத மற்ற ஜில்லாக்களுககு கஷ்டமாக இருக்கும் ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் தாலுக்கா சங்கங்கள் ஏற்பட்ட பிறகு அவர் சொல்லும் யோசனையை அமுல்படுத்தலாம். இன்றுள்ள ஜில்லா சங்கங்களை சேர்த்துக்கொள்ளுகின்ற முறையில் சட்ட திட்டங்களை திருத்த வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அனுபவ பூர்வமான யோசனையை சொன்ன நல்லப்ப முதலியாருக்கு நன்றி சொல்ல நாம் எல்லோரும் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

அதிக லோடைப்பற்றி (Over Load) பலர் நல்ல யோசனைகள் சொன்னார்கள். அதிக லோடு ஏற்றுவதை நிறுத்த வேண்டு மென்றால் டிரைவர், புரோக்கர், போலீஸ் அதிகாரிகள், வெளி மாகாண லாரிகள், லாரி உரிமையாளர்கள், ஒன்றுபட்டால் தான் முடியும். நாம் எல்லோரும் நீண்ட முயற்சி எடுத்தால்தான் முடியும். அரசாங்கம் மாத்திரம் இது செய்யும் என்று நினைத்தால் இது முடியாத காரியம். மோட்டார் விதி 73-யை அமுல்படுத்த முடியாத நிலையில் இருப்பதாக போலீஸ் அதிகாரிகள் சொல்லுகிறார்கள். அதிகமாக வரும் சரக்குகளை இறக்கி அதை பந்தோபஸ்தாக வைப்பது எப்படி என்று யோசிக்கிறார்கள். எப்படியும் அரசாங்கத்தையும், போலீஸையும் அமுல்படுத்தும்படி கேட்டுக் கொள்ளலாமென்று முடிவு செய்யலாம்.

ரோடு விபத்துக்களை (Accident) தடுப்பதற்கு ஒரு லாரி போகிறமாதிரியுள்ள ரோடுகளை 2 லாரிகள் போகும் அளவுக்கு தார் ரோடுகளை போடும்படி அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்ளலாம். இந்தியாவிலேயே நமது மாகாணத்தின் ரோடுதான் நல்ல முறையில் இருக்கிறது என்பதையும் பார்க்கத் தவரக் கூடாது. விபத்து ஏற்பட்டால் உயிர் சேதம் ஏற்படுவதையும், டிரைவருக்கு எப்படி ஆபத்து ஏற்படுகிறது என்பதையும், டிரைவரும், நடைபாதை வாசியும் உணரும்படி போஸ்டர்களில் பொம்மை மூலம் தெரியப்படுத்தினால் நலமாக இருக்கும். அனுவசியமாக நகர புரங்களில் கால்நடைகள் (ஆடு, மாடு, நாய், பன்றி) திரிவதை கட்டுப்படுத்தினால் ஆபத்து குறையும். விபத்துக்களைப்பற்றி பள்ளிகளிலும், குழந்தைகளுக்கு எடுத்துச் சொல்வது, பத்திரிகையில் விளம்பரம் செய்யும்படியும் அரசாங்கத்தை கேட்டுக் கொள்ளலாம்.

நீலகிரி ஜில்லா மலை பிரதேசம் ஆதலால் அந்த ஜில்லாவிற்கு R. L. W. அளவுக்கு P. L. W. உயர்த்துவதை அந்த ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் அபிப்பிராயத்திற்கு விட்டு விடுவது நல்லது என்று அரசாங்கத்தை கேட்டுக்கொள்ளலாம்.

2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜ் விஷயமாக நமது மாகாண அரசாங்கத்திற்கு பல தடவை சொல்லி இருக்கிறோம். ஆனால் மைசூர் மகாராஷ்டரிடம் அரசாங்கம் தடுத்து நடவடிக்கை எடுத்தும் நமது மாகாண அரசாங்கம் காலதாமதம் செய்வது வருந்தத்தக்க

விஷயம்தான். எப்படியும் அக்டோபரில் இந்தியன் ஆயில் கம்பெனி இயங்கப் போகிறது. அப்பொழுது கண்டிப்பாக விலேயும் குறையும். 2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜ் ஒழியும் என்பதில் சந்தேகமில்லே. ஆதலால் அரசாங்கம் உடனே பங்குகாரர்கள் 2 nP. வசூலிப்பதை தடை விதிக்காவிட்டால் அவர்கள் வசூலிப்பதை அரசாங்கம் ஆதரிக்கிறது என்றுதான் அர்த்தப்படும்.

சேலம் **சின்னசாமி** அவர்கள் சேலத்தில் அவர் பங்கில் 2 nP. வசூலிப்பதில்லே என்று சொன்னுர்கள். கோயம்புத்தூர் U. B. S. பங்கிலும் 2 nP. வசூலிப்பதில்லே என்று சொல்கிருர்கள். ஆதலால் எல்லா லாரி உரிமையாளர்களும் மேற்படி பங்கில் பிடிப்பது நல்லது. இதற்கு மறுபடியும் கனம் முதலமைச்சரை சந்தித்து ஆவன செய்யும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக நமது சங்கங்கள் அதிகாரிகளோடு கடித போக்குவரத்து செய்கிறபொழுது ஒரு தடவைக்கு பல தடவை யோசித்து விஷயங்களே எழுதும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சாதாரணமாக ஒரு போலீஸ் உத்தியோகஸ்தரோ அல்லது R. T. O. ஆபீஸை சேர்ந்த உத்தியோகஸ்தர்களோ லஞ்சம் கேட்கிருர்கள் என்று வைத்துக் கொள்வோம். முதலில் தனிப்பட்ட முறையில் சங்க முக்கியஸ்தர்கள் சந்தித்து மேற்படி கெட்ட நடத்தை நல்லதல்ல என்று அறிவிப்பது நல்லது. அதை மீறியும் தவறு செய்தால் உடனே அடுத்த அதிகாரிக்குத் தெரியப்படுத்துங்கள். அப்படியும் திருந்தாவிட்டால் பெரிய அதிகாரிகளுக்கும் அரசாங்கத்திற்கும் சொல்லுங்கள். இந்த முறையை கையாண்டால் நலமாயிருக்கும் என்று உங்களே கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில போலீஸ் உத்தியோகஸ்தர்கள் அனுவசியமாக வண்டியின் ரிக்கார்டுகளே பறிமுதல் செய்கிருர்கள். அவர்களே மோட்டார் சட்டம் விதி பார்க்கச் சொல்லுங்கள் மீறி நடந்தால் பெரிய அதிகாரிக்கு தெரியப்படுத்துங்கள். நமது மாகாணத்திலுள்ள பெரிய போலீஸ் அதிகாரி நமது குறைகளே கவனிப்பதில் மிகவும் அக்கரை உள்ளவர் என்பதை உங்களுக்கு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

பத்திரிகையில் ராஜ்ய சாலே அபிவிருத்தி போக்குவரத்து திட்டக் கமிட்டிக்கு போலீஸ் I. G. அவர்கள், லாரிகளில் அளவுக்கு மீறி பாரம், அதிக வேகமாக ஓடும் வாகனங்களே கண்டுபிடிக்க நடமாடும் ரோந்து ஜீப்காரும் 50 மைலுக்கு ஒரு எடைபோடும் மிஷனும் அமைக்கயோசனேதெரிவித்ததாக தெரிகிறது. இதில் I. G. யுடைய எண்ணம் நல்லதாக இருக்கலாம். ஆனல் (Flying) பிளேங் ஜீப் இருக்கிறது. அதிலுள்ள உத்தியோகஸ்தர்கள் என்ன செய்கிருர்கள் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். ஓவர்லோடு அல்லது ஓவர்ஸ்பீடோ கவனிப்பதில்லே. அதற்கு பதிலாக ஏதாவதொரு கேஸை எழுதுகிருர்கள். ஆதலால் மேற்படி I. G. யோசனேப்படி ஏற்படுத்துகிற மேற்படி ஓவர்லோடு அல்லது ஓவர் ஸ்பீடோ தவிர மற்ற எந்த கேஸையும் போடக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிருேம். அது மாத்திரமல்ல, முக்கிய நகரங்களில் கூட்டு ரோடுகளில் எடை போடும் மிஷின் வைப்பது நல்லது. 50 மைலுக்கு எடைபோடும் மிஷின் வைப்பது அவ்வளவு நல்லது அல்ல. இதனுல் வீண் தொந்தரவும், காலதாமதமும்தான் ஏற்படும். இங்கு பேசிய சில லாரி உரிமையாளர்கள், I. G. யோசனேயை ஆதரித்தும் எதிர்த்தும் பேசியிருக்கிருர்கள். ஆதலால் இது எல்லா கிளே சங்கங்களுக்கும் அனுப்பி அவர்களின் யோசனே வந்த பிறகு முடிவு எடுக்கலாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கேரளம், ஆந்திரா, மைசூர், சென்னே மாகாணத்தில் கொடுக்கும் பர்மிட் லோடு வித்தியாசப்படுவதால் (Inter State) இன்டர்ஸ்டேட் ஓடும் வண்டிகளுக்கு கஷ்டம் ஏற்படுவதை சேலம் ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் எடுத்து காட்டியிருக்கிருர்கள். இதோடு நமது அரசாங்கத்தை அணுகி ஆவன செய்யலாமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக நமது சம்மேளனம் பலமாக இருக்கவேண்டுமானால் ஜில்லா சங்கங்களும், தாலுகா சங்கங்களும், லாரி உரிமையாளர்களின் குறைகளை R. T. O. ஆபீஸ்களிலும் போலீஸ் ஆபீஸ்களிலும், எடுத்துக் கூறி மற்ற எல்லா விதத்திலும் உதவவேண்டுமென்று பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

பொது செயலாளர் பேசி முடித்த பிறகு கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்கள் ஏகமனதாக நிறைவேற்றப்பட்டது.

தீர்மானங்கள்

கடந்த 9 மாத காலமாக பெட்ரோல்பங்க் காரர்கள் நியாயத்திற்கு புறம்பாக 1 லிட்டர் டீஸல் ஆயிலுக்கு 2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜ் என்ற பெயரால் வசூலிப்பதை நமது அரசாங்கத்திற்கு தெரிவித்து இருக்கிறோம். மேற்படி சர்வீஸ் சார்ஜை வசூலிப்பது குற்றம் என்றும் ஸ்தல அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் மத்திய அரசாங்கம் சொல்லி இருக்கிறது. பர்மா ஷெல் கம்பெனிகாரர்களும் நாங்கள் வசூலிக்க சொல்லவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். மகாராஷ்டிர அரசாங்கமும், மைசூர் அரசாங்கமும் சர்வீஸ் சார்ஜை வசூலிப்பதை தடை செய்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் நமது அரசாங்கம் இதுவரையில் நடவடிக்கை எடுக்காததுபற்றி சம்மேளனம் வருத்தம் தெரிவிப்பதுடன் தயவு செய்து உடனே அநியாயமாக வசூலிக்கும் 2 nP. சர்வீஸ் சார்ஜை தடை செய்யும்படி நமது அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறது.

இந்த லாரி தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள உரிமையாளர்களும்சரி, தொழிலாளிகளும்சரி அதிகமாக ஆங்கிலம் தெரியாதவர்கள். ஆதலால் போலீஸ் அதிகாரி இலகாவும் போக்குவரத்து அதிகாரி இலாகாவும் அதன் உத்தியோகஸ்தர்களும் மேற்படி தொழிலுக்கும் நடத்தும் கடிதம், போக்குவரத்துகளும், நோட்டீஸ்களும், அறிவிப்புகளும் தமிழ் மொழியிலேயே நடத்த வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்கிறது.

கடந்த 1962 செப்டம்பர் மாதத்திலிருந்து அரசாங்கம் வரிகளேயும், லைசென்ஸ்களேயும் எங்கள் தொழிலுக்கு அதிகமாக ஏற்றி இருக்கிறது. மேலும் பல பாலங்களை (Bridges) கட்டி அதிகம் செலவானதற்காக அந்தப்பாலங்களின் மேல் போகும் லாரி ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 3—00 பாலம் வரி என்ற பெயரால் வசூல் செய்யப்படுகிறது. இதைக் கட்டக்கூடிய நிலையில் இல்லாதிருப்பதால் நமது அரசாங்கம் இதை கைவிடும்படியாய் சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்கிறது.

சர் சார்ஜ் தாலுக்கா கஜானவில் கட்டியவுடன் கஜான ஆபீஸரே காம்போசீஷன் புஸ்தகத்தில் பணம் கட்டியதற்கு பதிவு செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்ளுகிறது.

மற்ற மாநில லாரிகள் டேக்ஸ் கட்டாமலும் என்டார்ஸ்மென்ட் (Endorsement) இல்லாமலும் ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொண்டும் நமது மாகாணத்திற்கு வருவதால் போட்டி ஏற்பட்டு நாங்கள் தொழிலை நடத்த முடியவில்லை. இதை தடுத்து ஆவன செய்யும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்ளுகிறது.

பொதுவாக எங்கள் தொழிலுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் எண்ணைகள் நியாய விலைக்கு கிடைப்பது இல்லை. அப்படி அதிக விலை கொடுத்து வாங்கினாலும் நல்ல தரமான சரக்குகள் கிடைப்பது இல் லை. ஆதலால் ஒவ்வொரு ஊரிலும் லாரி உரிமையாளர்கள் கோவாப்பரேட்டிவ் சொஸைட்டி ஆரம்பிக்க திட்டமிட்டு இருக்கிறோம். இதற்கு நமது அரசாங்கம் வேண்டிய உதவியைச் செய்து தரும்படி சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்ளுகிறது.

ஓவர்லோடு ஏற்ருமல் இருக்கும்படி லாரி உரிமையாளர்களையும், ஓவர் ஸ்பீடு ஓட்டாமல் இருக்கும்படி டிரைவர்களையும் சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்கிறது.

ஓவர்லோடை தடுப்பதற்கு M. V. செக்ஷன் 73-ஐ அமுல் செய்யும்படி அரசாங்கத்தை கேட்டுக்கொள்வதுடன் ஓவர் ஸ்பீடு குற்றங்களை செய்யும் டிரைவர்களுக்கு அபராதம் விதிப்பதிற்குப் பதிலாக தற்காலிகமாக வேலையிலிருந்து நிறுத்தம் (Suspend) செய்யும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்ளுகிறது.

இப்போது அதிக வேகமாக ஓட்டுவதற்கு அனுமதித்து இருக்கும் 25 M. P. H. அளவை 30 M. P. H. ஆக மெயின் ரோடுகளில் ஓட்டுவதற்கு அனுமதிக்கும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்ளுகிறது.

நீலகிரி ஜில்லா மலைப்பிரதேசங்களாக இருப்பதால் அங்கு ஓடும் லாரிகள் 5 டன்னுக்கு மேல் ஏற்ற முடியாது. ஆதலால் மேற்படி ஜில்லாவில் உள்ள லாரிகளின் எடையை R. L. W. எடைக்கு சமமாக P. L. W. யை உயர்த்திக்கொள்வதை மேற்படி ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்களின் அபிப்பிராயத்திற்கு விட்டுவிடும்படி நமது அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்கிறது. மேற்படி ஜில்லா மலைப்பிரதேசத்தில் இருந்து கீழ்ப் பிரதேசத்திற்கு சரக்குகளை கொண்டுவர வேண்டி இருப்பதால் கீழ்ப் பிரதேசத்தில் 50 மைல் சுற்றளவிற்கு நீலகிரி ஜில்லா லாரிகளை ஓட்டுவதற்கு அனுமதிக்கும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்கிறது.

சில மெயின் ரோடுகளில் ஒரே லாரி போகும் அளவுக்கு தார்ரோடும், மற்ற இரு பக்கங்களிலும் மண் ரோடும் போடப்பட்டு இருக்கிறது. மழை காலங்களில் லாரிகள் விபத்துக்குள்ளாகிறது. ஆதலால் இரண்டு லாரிகள் ஓடுவதற்கு சமமாக தார் ரோடு போடும்படி அரசாங்கத்தை சம்மேளம் கேட்டுக்கொள்கிறது.

அடிக்கடி லாரிகள், மோட்டார்கள் நகரங்களிலும் மெயின் ரோடுகளிலும் விபத்துகள் ஏற்படும் காரணங்களை விவரித்து கார் டிரைவர்களும், லாரி டிரைவர்களும், நடைபாதை வாசிகளும் அவரவர்களின் கடமையை அறிந்துகொள்ளும்படி அறிவிப்பு போஸ்டர்களில் பொம்மைகள் மூலம் விளம்பாம் செய்யும்படி அரசாகத்தை சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்கிறது.

நகரங்களில் கால்நடைகள் (மாடு, ஆடு, கழுதை, பன்றி, நாய்) இவைகள் பாதுகாப்பு இல்லாமல் ரோடுகளில் போக்குவரத்து இடைஞ்சலாக இருப்பதால் விபத்துகள் ஏற்பட ஏதுவாக இருக்கிறது. மேற்படி கால் நடைகள் நகரங்களில் வளர்ப்பவர்கள் சட்டப்படி வைத்துக்கொள்வதற்கு நகர ஆட்சிகளும் நமது அரசாங்கமும் ஆவன செய்யும்படி சம்மேளனம் கேட்டுக்கொள்ளுகிறது.

நமது அண்டை மாநிலங்களான மைசூர் ஆந்திரா, கேரளா இராஜ்யங்களின் பர்மிட்டில் உள்ள டன் எடைக்கும், நமது இராஜ்ய பர்மிட்டில் உள்ள டன் எடைக்கும் வித்தியாசமிருப்பதால் இதை எல்லா மாநிலங்களிலும் ஒரே விதமான P. L. W. ஆக இருந்தால் இண்டர்ஸ்டேட் ஓடும் வண்டிகளுக்கு சௌகரியமாய் இருக்கும். இதற்கு ஆவன செய்யுமாறு மத்திய அரசாங்கத்தையும் மாகாண அரசாங்கத்தையும் சம்மேளனம் கேட்டுக் கொள்ளுகிறது.

நீண்டதூர லாரி போக்கு வரத்துக்கை அபிவிருத்தி செய்ய இன்டர்ஸ்டேட் போக்கு வரத்து கமிஷன் குறைந்த பக்ஷம் 10 லாரிகளாவது வைத்து இருப்பவர்களுக்குத்தான் பர்மிட் வழங்கவேண்டுமென்று கூறியுள்ள யோசனையை ஆட்சேபனை செய்து குறைந்த பக்ஷம் லாரி உள்ளவர்களுக்கும் பர்மிட் வழங்க வேண்டும் என அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளப்படுகிறது.

ராஜ்ய சாலை போக்கு வரத்து திட்டக் கமிட்டி I. G. அவர்களின் யோசனைப்படி அதிக வேகமாக ஓடும் வாகனங்களையும்

அதிக லோடு ஏற்றிச் செல்லும் லாரிகளையும் கண்காணிக்க நடமாடும் ரோந்து படையும் 50 மைல் விஸ்தீரணத்திற்கு லாரி எடை போடும் மிஷின் வைப்பதையும் வரவேற்பதா அல்லது எதிர்ப்பதா என்பதை நமது லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கங்களுக்கு அனுப்பி அவர்களது அபிப்பிராயத்தை 15—8—63 தேதிக்குள் அனுப்பும்படி கேட்டுக் கொள்வதெனவும் திருநெல்வேலியில் கூடும் நமது சம்மேளன கமிட்டி கூட்டத்தில் இறுதி முடிவு எடுக்கலாம் எனவும் தீர்மானிக்கப்பட்டது.

அடுத்தமாதம் சம்மேளன கமிட்டி கூட்டம் திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் கூடுவதாக முடிவுசெய்யப்பட்டது. அதை பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டு நடத்த திருச்செங்கோடு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்திற்கு அவர்களின் வேண்டுகோளின்படி கொடுக்கப்பட்டது.

நமது சம்மேளனத்தின் முதல் மகாநாடு சென்னையில் நடத்துவது என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. இதற்கான தயாரிப்புகளை நமது ஒவ்வொரு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கமும் தீவிரமாக பங்கெடுத்து வெற்றிகரமாக நடத்துவதற்கு உதவி செய்யுமாறு கேட்டுக்கொள்ளப்படுகிறது.

கடைசியாக மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்களின் சங்கத்தின் சார்பாக நன்றி கூறிய திரு. M. பழனிசாமி அவர்கள் ஓவர்லோடை அஜீரணத்திற்கு ஒப்பிட்டு பேசியது வந்திருந்தவர்களுக்கு நகைச்சுவை விருந்தாக இருந்தது. இன்னும் ஒரு தினம் மேட்டுப்பாளையத்திலேயே தங்கி எங்கள் உபசரிப்பைப் பெற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென அவர் வந்திருந்த பிரதிநிதிகளை பார்த்து வேண்டுகோள் விடுத்தது மிகவும் உருக்கமாகவும் அன்பாகவும் இருந்தது. வந்திருந்த எல்லா பிரதிநிதிகளும் தங்கள் ஊர்களிலும் மேட்டுபாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தைப்போல் கட்டுப்பாடுடனும், ஒற்றுமையுடனும் நல்ல முறையில் நடத்தவேண்டும் என்ற உணர்வை தூண்டிவிட்டது. பிரதிநிதிகள் அனைவரும் பிரியாவிடைபெற்றனர்.

பொதுச் செயலாளர் பல வேலைகள் இருந்தும் பல மைலுக்கு அப்பால் இருந்து கமிட்டி கூட்டத்திற்கு வந்து இருந்து நல்ல பல யோசனைகள் கூறி சம்மேளனம் நல்ல முடிவு எடுப்பதற்கு உதவிய அங்கத்தினர்களுக்கு மனங்கனிந்த நன்றியை தெரிவித்துக் கொண்டார். சுமார் 150-க்கு மேல் பிரதிநிதிகளும், பார்வையாளர்களும் கலந்து கொண்ட இக்கூட்டத்திற்கு இடவசதியும், சாப்பாட்டு வசதியும் ஏற்பாடு செய்த மேட்டுபாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்திற்கும் அதன் தலைவர் S. M. கரிவரதசாமிக்கும், காரியதரிசி கண்ணபிரானுக்கும் பொதுச் செயலாளர் உளங்கனிந்த நன்றியும், வாழ்த்தும் தெரிவித்தார்.

கரூர் லாரி தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் மஹாசபைக் கூட்டத்தில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ள இவ்வருட நிர்வாகிகள்.

1. தலைவர். S. மாணிக்கம்,
2. உபதலைவர் K. ராஜகோபால்.
3. காரியதரிசி M. சுப்ரமணியம்.
4. உபகாரியதரிசி C. கருப்பையா.
5. பொக்கிஷதார் T. பரமசிவம்.

கமிட்டி மெம்பர்கள்.

1) D. ராஜமாணிக்கம்
2) K. மாணிக்கம்
3) N. பிச்சை
4) ராஜப்ப கவுண்டர்
5) கருமணன்
6) A. பங்காருசாமி நாயுடு
7) K. நாச்சிமுத்து
8) G. ரங்கசாமி
9) C. பழனிசாமி
10) C. முத்துசாமி
11) R. நல்லுசாமி
12) நாட்ராயன்
13) R. பழனியாண்டி
14) S. பிச்சை
15) M. நேசையன்

மேற்கண்டவர்களை ஏகமனதாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது.

கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்களையும் நிறைவேற்றியிருக்கிறார்கள்.

ஓவர்லோடு ஏற்றாமல் இருக்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்படுகிறது. சங்க அங்கத்தினர்கள் குடும்பங்களுக்கு ஏற்படும் இன்னல்களை களைவது.

அங்கத்தினர் கஷ்ட நிலையில் இருப்பின் கமிட்டி மெம்பர்களின் முடிவின்படி சங்க நிதியிலிருந்து செலவிடலாம் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது.

ஸ்ரீ குமரேசன் லாரி புக்கிங் ஆபீஸ், நெ. 121, பத்துத்தூண் சந்து, மதுரை. போன் : 2822 மதுரை to அம்பாசமுத்திரம் ரெகுலர் சர்வீஸ்	புரோக்கர்ஸ் யூனியன் லாரி புக்கிங் ஆபீஸ் மரப்பேட்டை. பொள்ளாச்சி. போன் : 96
K. வேணுகோபால் & பிரதர்ஸ் No. 1-A, கீழமாரட் 3-வது தெரு. மதுரை.	மதுரை மணி டிரான்ஸ்போர்ட் சித்திரக்காரத் தெரு, மதுரை.

சிறந்த பயிற்சி ! குறைந்த செலவு ! குறுகிய காலம் !

சுமார் 2 மாத காலத்திற்குள் மோட்டார் டிரைவிங் & மைனர் மெக்கானிஷம் கற்றுக்கொடுத்து அரசினர் லைசென்சும் பாட்ஜும் எடுத்துக் கொடுக்கப்படும்,

குறிப்பு :–

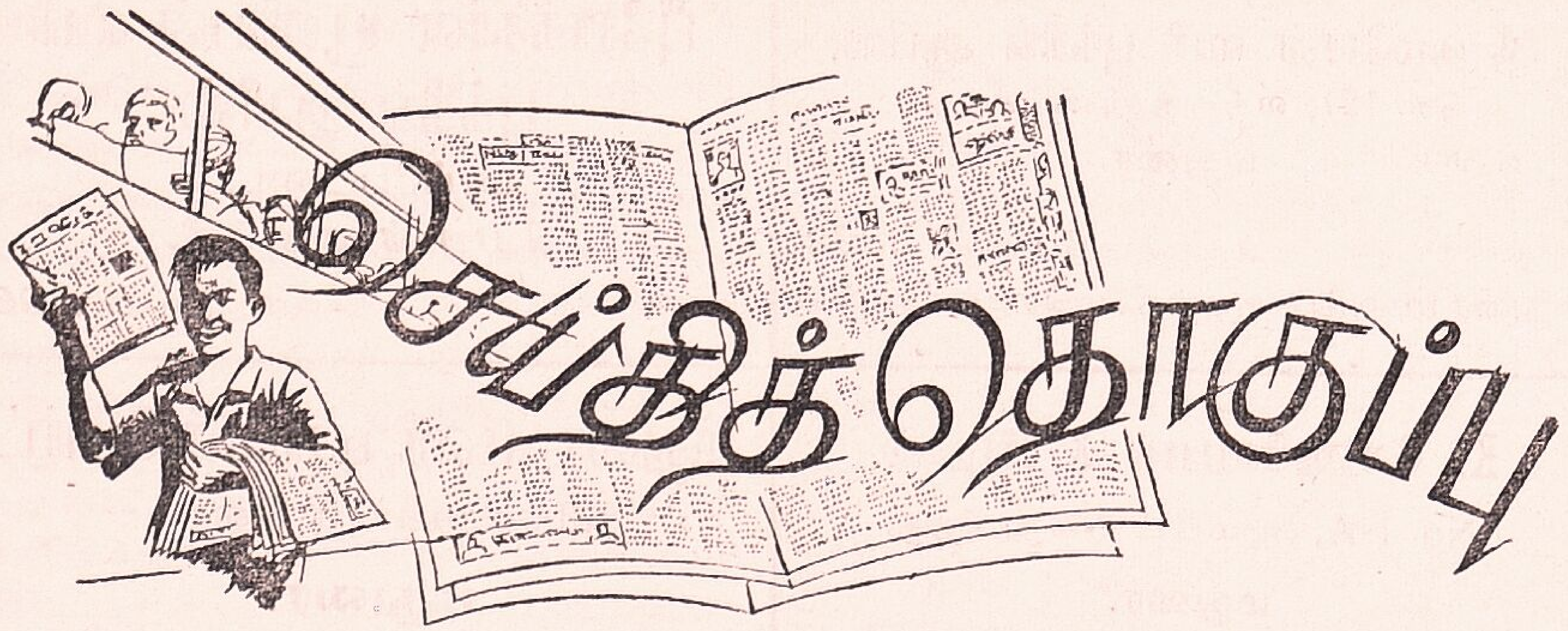
1. குறிப்பிட்ட லீவ் நாட்களில் மட்டும் பயில விரும்புவோருக்கு அந்த நாட்களிலும், குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயிற்சியளிக்கப்படும்.
2. எமது இன்ஸ்டிட்யூட்டில் முதல் உதவிப் பயிற்சிக்கு (First Aid Course) மாணவர்கள் சேர்க்கப் படுவார்கள்.

மற்ற விபரங்களுக்கு :–
15 நயா பைசா ஸ்டாம்புடன் விண்ணப்பிக்கவும்.

செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட்

9, குப்புசாமிக் கவுண்டர் வீதி, — பொள்ளாச்சி.

தவணை முறையில் கடன் வசதிகளும் செய்து கொடுக்கிறோம்.



**பல இடங்களில் கார் திருடும்
கோஷ்டி கண்டு பிடிக்கப்பட்டது.**

4 டில்லிவாசிகளை நாகபுரி
போலீஸார் கைது செய்தனர்

**டில்லியில் திருடிய காரை நாகபுரியில்
விற்க முயற்சித்தபோது
விஷயம் அம்பலம்**

பல்வேறு ராஜ்யங்களில் கார்களை திருடி வந்துள்ள ஒரு கோஷ்டியைச் சேர்ந்த 4 பேர்களை கடந்த வாரம் நாகபுரி போலீஸார் டில்லியில் கைது செய்து புலன் விசாரிப்பதற்காக நாகபுரிக்கு கொண்டு சென்றனர்.

டில்லியிலிருந்து திருடிக்கொண்டுவரப் பட்டதாகக் கூறப்படும் ஒரு காரை விற்பது குறித்து டில்லியைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் நாகபுரியிலுள்ள அவர்களது சகாக்களுக்கு மிடையே பேரம் நடந்தபோது இந்த கோஷ்டியைப்பற்றிய துப்பு நாகபுரி போலீஸாருக்கு கிடைத்தது தங்கள் பிரதேசத்தில் நடந்திருப்பதாகக் கூறப்படும் ஒரு கார் திருட்டு குறித்து ஏற்கனவே புலன் விசாரித்துக்கொண்டிருந்த நாகபுரி போலீஸார் இந்த துப்பின் பேரில் ஜுலை 2உ கார் விற்பனை பேரம் நடத்திவந்ததாகக் கூறப்படும் நபர்களில் ஒருவரை பிடித்தனர். இந்த நபரை விசாரித்ததில் டில்லியில் நடந்துள்ள பல கார் திருட்டுகள் குறித்து மேலும் துப்பு கிடைத்தது. திருடப்பட்ட கார்கள் ஆமதாபாத், பம்பாய், சூரத் மற்றும் தென்னாட்டிலுள்ள இதர இடங்களுக்கு கொண்டு செல்லப்பட்டு விற்கப்பட்டன என்றும் தெரிய வந்தது.

தாங்கள் கைது செய்த டில்லி வாசியுடன் நாகபுரி போலீஸார் கடந்த வாரம் இங்கு வந்து மேலும் மூவரைக்கைது செய்து அவர்களை டில்லி மாஜிஸ்டிரேட் ஒருவர் முன் ஆஜர் படுத்தி மாஜிஸ்டிரேட்டின் அனுமதி பெற்று அவர்களை நாகபுரிக்கு அழைத்துச் சென்றனர்.

இங்குநடந்துள்ள கார் திருட்டுகள் சம்பந்தமாக புலன் விசாரிக்க இந்த நால்வரையும் இங்கு அழைத்துவர ஒரு போலீஸ் கோஷ்டி இங்கிருந்து விரைவில் நாகபுரி செல்லும் என்று டில்லி போலீஸ் அதிகாரி ஒருவர் சொன்னார்.

கடந்த 6 மாதத்தில்- 45கார்கள் களவு போயுள்ளன என்றும் இதில் 40 கார்கள் மீட்கப்பட்டன என்றும் அந்த அதிகாரி சொன்னார். களவாடப்பட்ட இந்த கார்களில் 9 அம்பாஸ்டர் கார்கள், இரண்டு ஸ்டாண்டர்டுவான்கார்டு, ஒரு பியட் ஆகியவை உள்ளன.

கார் திருட்டுகள் சம்பந்தமாக ஏற்கனவே கைது செய்யப்பட்டுள்ள மூவர் குறித்து டில்லி போலீஸார் புலன் விசாரித்து வருகின்றனர்.

லாரிகளில் 'ஓவர்லோடு'

போலீஸ் சோதனைக்கு
கோவையில் ஏற்பாடு

'ஓவர்லோடு' ஏற்றிவரும் லாரிகளைச் சோதனையிட்டு பிடிப்பதற்காக இரண்டு

சோதனைகோஷ்டிகளைக் கோவை போலீஸ் சூப்ரெண்டு ஏற்பாடு செய்திருந்தார். எம். வி. டி சப்இன்ஸ்பெக்டர் கிழக்குப்போக்கு வரத்துப்பிரிவு சப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆகியோர் இக்கோஷ்டிகளுக்கு தலைமை தாங்கினர்.

கடந்த ஜுலையில் ஒரு வாரகாலம் இவர்கள் இரவு பகலாக நகரிலும், பல்லடம், திருப்பூர், அவனுசி, பெருமாநல்லூர்: பொள்ளாச்சி, மதுக்கரை ஆகிய இடங்களிலும் சோதனை நடத்தி, மொத்தம் 285 லாரி டிரைவர்கள், லாரி சொந்தக்காரர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்துள்ளனர்.

3 லட்சம் டன் பெட்ரோல் உற்பத்தி தொழிற்சாலை

ரஷிய திட்டப்படி இந்தியாவில் ஏற்படும் மோட்டார் எண்ணை தேவை பூர்த்தியாகும்

இந்தியாவில் மோட்டார் போக்குவரத்திற்கான பெட்ரோல் எதையும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யவேண்டியிராத அளவிற்கு ரஷியத் திட்டத்தின்படி இந்தியாவில் கட்டப்படவிருக்கும் எண்ணை சுத்திகரிப்பு தொழிற்சாலை இருக்கும்.

குஜராத் ராஜ்யத்தில் ரஷிய பூதத்துவ நிபுணர்கள் கண்டுபிடித்த இயற்கைவளங்களைப் பயன்படுத்தும் வகையில் இந்த எண்ணை சுத்திகரிப்பு தொழிற்சாலை இருக்கும் இந்தத் தொழிற்சாலைக்கான திட்டம் இப்பொழுது தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது

'ஆக்டேன்' எண்ணிக்கை அதிகமுள்ள உயர்ரகப்பெட்ரோல் 3 லட்சம் டன் ஒரு வருஷத்திற்கு இங்கு தயாரிக்கப்படும். இதற்கு வேண்டிய தளவாடங்கள் இயந்திரங்கள் எல்லாம் திறந்து வெளியிலேயே அமைக்கப்படும்.

ரஷிய உதவியுடன் இந்தியாவில் கட்டப்படவிருக்கும் எண்ணை சுத்திகரிப்பு தொழிற்சாலையில் இது இரண்டாவதாகும்.

மின்சார தாதி!

ஆஸ்பத்திரிகளில் நோயாளிகளைக் கவனித்துப் பராமரிக்க போதிய தாதிமார்கள் கிடைப்பதில்லையென்ற புகார் உலகெங்கிலும் சொல்லக் கேட்கிறோம். ஜனத்தொகைப் பெருக்கத்தை அனுசரித்து நோயாளிகளின் எண்ணிக்கை பெருக, நோயாளிகளின் தொகை பெருகுவதை அனுசரித்து அவர்களைப் பராமரிக்கும் தாதிமார்களின் தொகை பெருகவில்லை. தாதிமார்களுக்குக் கடுபஞ்சமேற்பட இதுவே காரணமாகும். இந்த நிலைமையை வெற்றிகரமாகச் சமாளிக்க இ. எம். ஐ. என்ற ஒரு பிரபல பிரிட்டிஷ் மின்சாரக்கம்பெனி "மின்சாரத்தாதி" என்ற கருவியை கண்டுபிடித்திருக்கிறது. நோயாளி படுக்கையில் பொருத்திவிட்டால் போதும். அவருடைய தேகநிலைமையை அந்தக்கருவி தாதிமார் மத்திய நிலயத்து நிமிடத்துக்கு நிமிடம் அறிவித்துக்கொண்டிருக்கும் மத்திய நிலயத்தில் ஒரே ஒரு தாதி இருந்து கொண்டு இசகருவியின் உதவியினுல் இருபது, முப்பது நோயாளிகளின் நிலைமையைக் கவனித்துக கொண்டிருக்கலாம்.

நோயாளிகளின் பக்கத்தில் இருந்துகொண்டு தாதிகள் செய்யக்கூடிய பரிசோதனையை இந்தக்கருவி செய்து மின்சார சக்திமூலம் தந்திபோல மத்திய நிலயத்துக்கு இடைவிடாமல் அறிவித்துக்கொண்டே இருக்கும். எந்த நோயாளியின் நிலைமையேனும் அபாயகரமாக இருப்பதாய் கருவி அறிவித்தால் அப்பொழுது தாதிகள் நேரில் போய்ப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். ஆஸ்பத்தரிக்கு மிகவும் உபயோகமான இந்த மின்சாரக்கக்கருவி அதிவிரைவில் உலகெங்கும் பரவுமென்று நம்பப்படுகிறது.

பிரிட்டனில் கார் உற்பத்தி அதிகரிப்பு

பிரிட்டனில் கார் உற்பத்தியும், ஏற்றுமதியும் கடந்த மே மாதத்தில் அதிகரித்ததாக பிரிட்டிஷ் வர்த்தக போர்டு தெரிவித்துள்ளது மேற்படி மாதத்தில் 1 லட்சத்து 34 ஆயிரம் கார்கள் செய்யப்பட்டன. இது அதற்கு முந்திய மாதத்தைவிட 13,985 அதிகமாகும்.

போன்: 286 P. P.

தனுஷ்கோடி & கோ.,

கார், லாரி விற்பனை ஏஜண்டுகள்

நேத்தாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி.

ஹயர்பர்ச்சேஸ் விசாரணைகளும் கார், லாரி, முதலிய தங்களின் தேவைகளைப் பற்றிய எல்லாவிதமான விசாரணைகளையும் வரவேற்கிறோம்.

A. தனுஷ்கோடி,
பார்ட்னர்.

அஸோஸியேடெட் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ்,

லாரி சர்வீஸ்,

அவனுசி ரோடு, கோயமுத்தூர்.

சாலைப் போக்குவரத்தில் நெடுநாள் அநுபவம் வாய்ந்த தொழிலாளர்களைக் கொண்டு சிறந்த முறையில் சேவைபுரியும் ஸ்தாபனம் என்பதை நினைவூட்டுகின்றோம்.

தங்கள் பார்சல்களை துரிதமாகக் கொண்டு சேர்க்க எங்களை அணுகுங்கள்.

தமிழ்நாடு, கேரளாவிற்கு இரவுபகல் எந்த வேளையிலும் நியாயமான வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும்.

தனலட்சுமி லாரி புக்கிங் ஆபீஸ்,

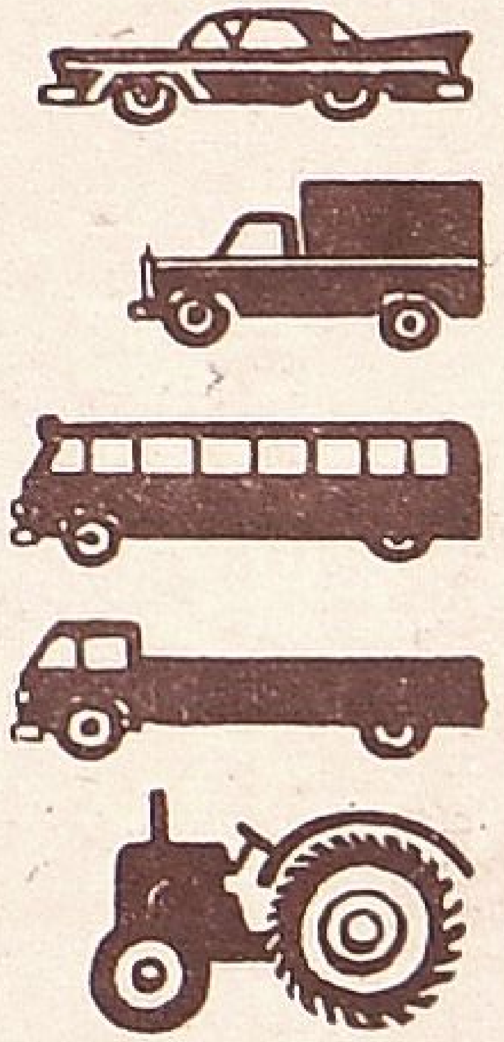
பல்லடம் ரோடு, திருப்பூர்.

Prop : P. C. முத்து.

இந்த இதழ் கோயமுத்தூர் ஜெயில் ரோடு, 275-ஆம் எண் கட்டத்திலுள்ள மணி அச்சகத்தில், S. A. மணி என்பவரால் அச்சிடப்பெற்று பொள்ளாச்சி நேதாஜி ரோடு, 87-ஆம் எண்ணுள்ள கட்டிடத்திலிருந்து முல்லைதங்கராசன் என்பவரால் வெளியிடப்படுகிறது.

Editor & Publisher : MULLAITHANGARASAN.

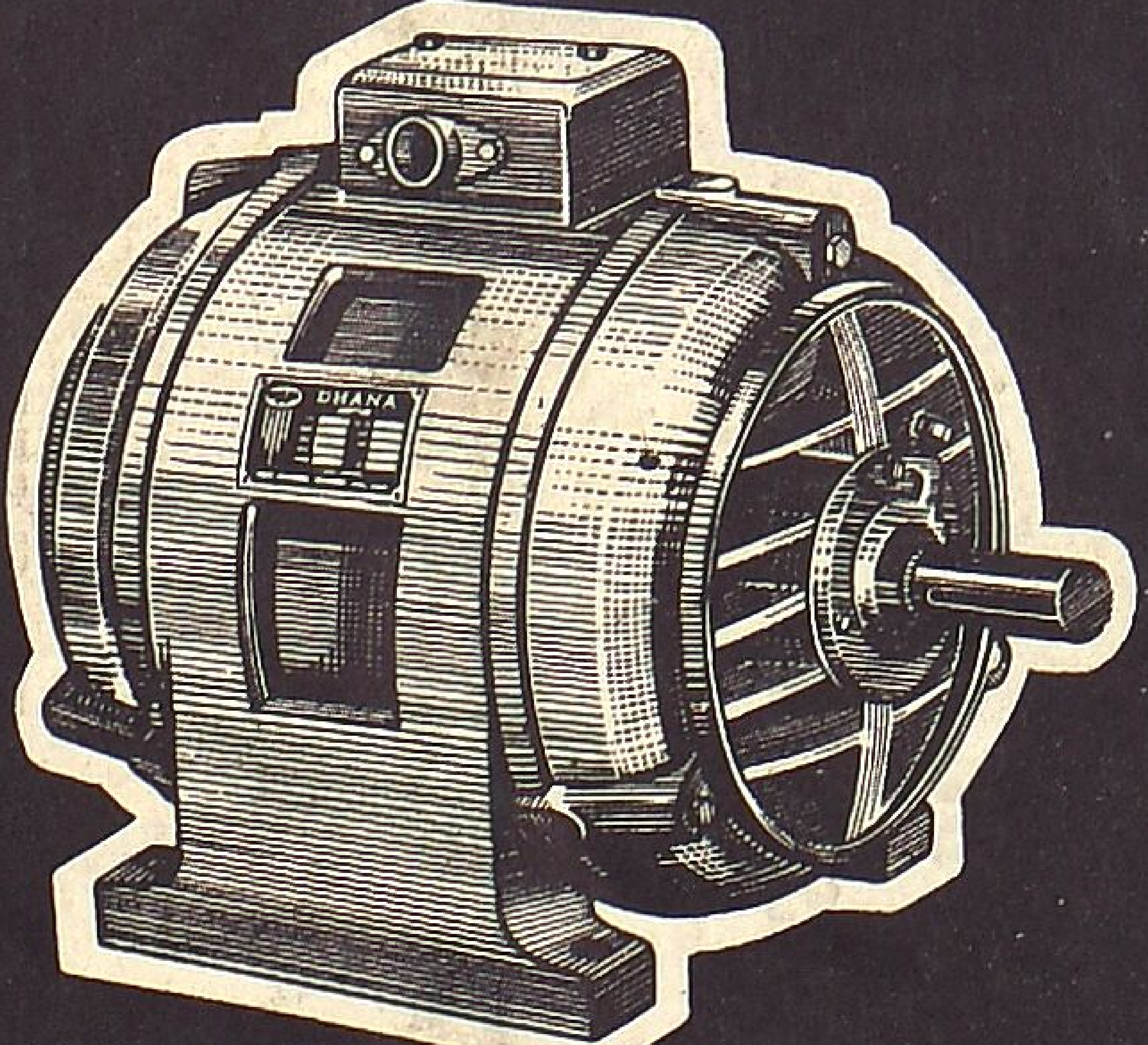
ALL KINDS OF DIESEL
TRUCKS REPAIRS ARE
CARRIED OUT QUICKLY
AND EFFICIENTLY TO
YOUR FULL SATISFACTON



KARTHIKEYA AUTOMOBILES
AUTOMOBILE & DIESEL ENGINE ENGINEERS
45-B, RAJA MILL ROAD
POLLACHI

DHANA

3 PHASE
VENTILATED TYPE
MOTOR



DHANA ENGINEERING INDUSTRIALS

ALAGAPURI STREET, POLLACHI P.O.,

COIMBATORE DIST.